

REPUBLICA DEL ECUADOR
SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD NACIONAL
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES



XIV Curso Superior de Seguridad Nacional
y Desarrollo

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL
CPFG-EM GALO ALEMAN RUIZ.

1986-1987

P R O L O G O

El presente trabajo de Investigación Individual pretende dar una idea general de los orígenes, evolución, estado actual, políticas y programas de desarrollo de la Flota Mercante Nacional para el próximo quinquenio 1988-1992.

Bajo el título de "Desarrollo de la Flota Mercante Nacional" -- enfoco la problemática del transporte marítimo y de las actividades de las otras flotas, de cabotaje, pesqueras y de servicios específicos, en forma real y objetiva tanto en la narración de hechos históricos, como en el análisis y apreciación de la situación actual.

Es mi propósito fundamental, colaborar decididamente, en un campo tan amplio como es el de las actividades marítimas y de la Flota Mercante Nacional, específicamente, para ayudar en dar información a quienes lo requieran y quizá en dar una pequeña luz, en la problemática tan sofisticada de la relación Hombre-Mar.

Finalmente quiero expresar a través de estas líneas un agradecimiento profundo a la Armada Nacional por haberme permitido -- representarle, en el "XIV Curso de Desarrollo y Seguridad Nacional", al Instituto de Altos Estudios Nacionales en las personas de sus Directivos y Asesores, por los conocimientos impartidos que ayudaron a un mejor enfoque de esta tesis, y a todas aquellas personas que de una u otra manera, prestaron su valioso aporte para la feliz culminación de este Trabajo de Investigación Individual.

I N D I C E

<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
<u>PLEMININARES</u>	
PROLOGO	I
INDICE	i
LISTA DE TABLAS	
LISTA DE GRAFICOS	
TEXTO	
INTRODUCCION	
CAPITULO I	
LA FLOTA MERCANTE NACIONAL EN LA HISTORIA	1
A.- BREVE RESEÑA HISTORICA	1
1.- EPOCA PRE-COLONIAL	2
2.- EPOCA COLONIAL	8
3.- EPOCA REPUBLICANA (1822-1960)	13
4.- EPOCA CONTEMPORANEA (1960-1986)	17
CAPITULO II	
LA FLOTA MERCANTE NACIONAL	22
A.- ANALISIS DEL DESARROLLO ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL	22
1.- FLOTA DE TRAFICO DE CABOTAJE	23
2.- FLOTA PESQUERA	26
3.- FLOTAS DE SERVICIOS ESPECIFICOS	31
4.- FLOTA DE TRAFICO INTERNACIONAL	33
a) TRAFICOS Y CONFERENCIAS	41
1) ESTADOS UNIDOS	41
2) AMERICA DEL SUR	48
3) TRAFICO AL BRASIL	48
4) TRAFICO EUROPA NORTE	49
5) TRAFICO EUROPA-MEDITERRANEO	50
6) TRAFICO AL JAPON	50
7) TRAFICO A SUDAFRICA	51
CAPITULO III	
DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL	52
A.- POLITICAS, PLANES Y PROYECTOS DE DESARROLLO PARA LA FLOTA MERCANTE NACIONAL	52

1.- FLOTA PESQUERA	53
2.- FLOTA DE SERVICIOS ESPECIFICOS	59
3.- FLOTA DE CABOTAJE	62
4.- FLOTA DE TRAFICO INTERNACIONAL	65
a) IMPORTACIONES	66
b) EXPORTACIONES	67
c) POLITICAS, PLANES Y PROYECTOS DE DESARROLLO PARALA FLOTA DE TRAFICO INTERNACIONAL	70
CAPITULO IV	
LA FLOTA MERCANTE NACIONAL, SU FUTURO	73
A.- PROYECCION DE LAS POLITICAS DE DESARROLLO PARA LA - FLOTA MERCANTE NACIONAL	73
B.- RESULTADOS A ESPERAR EN EL QUINQUENIO 1988-1992	75
1.- FLOTA PESQUERA	77
2.- FLOTA DE SERVICIOS ESPECIFICOS	79
3.- FLOTA DE CABOTAJE	81
4.- FLOTA MERCANTE DE ULTRAMAR	83
CONCLUSIONES	89
RECOMENDACIONES	94

LISTA DE CUADROS

NUMERO	DENOMINACION	PAGINA
1	EXPORTACIONES SEGUN EL BANCO CENTRAL	35
2	VOLUMENES DE CARGA Y FLETES DE BANDERA NACIONAL	67
3	MOVIMIENTO DE LA CARGA E INCIDENCIA EN LOS FLETES	68
4	VOLUMENES DE CARGA Y FLETES POR BANDERAS	69
5	REGISTROS DE TONELAJES POR AÑOS	86

LISTA DE GRAFICOS

	PAGINA
LA BALZA MANTENSE HUANCAVILCA	5
LA BALZA DE GUAYAQUIL	6

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene por objeto demostrar con la fuerza - de los hechos, que el mar constituye para el Ecuador una de las más valiosas fuentes para la obtención de recursos alimenticios recursos mineros, recursos hidrocarburíferos, y sobre todo recursos socio-económicos, que basados en las fuentes de trabajo que de ellos se derivan, basados en la infraestructura marítima, y de entre ellos los medios de comunicación del país por medio de las diferentes vías y rutas marítimas con el resto de países del mundo, base y pilar de la economía de las naciones - a nivel mundial, y del Ecuador principalmente, constituye una de las fuentes de desarrollo del país, de ese desarrollo tan - ansiado, que nos llevará al bien común, premisa que encierra - el anhelo y meta de nueve millones de ecuatorianos.

En el contenido de este trabajo, intentaré detallar en estos ca - pítulos resaltando y demostrando la importancia y el significa - tivo valor que la Marina Mercante tiene con respecto a los Ob - jetivos de Desarrollo y Seguridad Nacional, por medio del for - talecimiento de una de sus principales actividades e instrumen - tos de sus políticas: "La Flota Mercante Nacional".

Con el objeto de alcanzar este objetivo, en primer lugar, efec - tuaré una revisión retrospectiva histórica del Transporte Marí - timo en nuestro país, marítimo por excelencia, con vocación ma - rinera desde las raíces de su nacionalidad, y que por falta de una visión clara y futurista, ha ido alejándose de esta reali - dad histórica.

Posteriormente haré un análisis de la situación actual de la - Flota Mercante enfocando a las exportaciones e importaciones - que el país requiere, o sea la relación geografía-economía-mar determinando las condiciones esencialmente marítimas, sus posi - bilidades y limitaciones a corto, mediano y largo plazo; tanto en el ámbito interno como externo, bajo el prisma de la pesca, - cabotaje, servicios especializados y tráfico exterior.

Una vez conocido lo anterior, y luego del análisis del comercio exterior, de los volúmenes de carga, estudio de los terminales de mercado, de ingreso y egreso de divisas por fletes, -tasas portuarias y otros conceptos que inciden en la balanza comercial, se demostrará la influencia de la Marina Mercante e indefectiblemente unida a ella el Transporte Marítimo, y su contribución al Desarrollo Nacional.

Trataré en las conclusiones y recomendaciones de hacer un verdadero diagnóstico-resultado, resaltando los factores tanto -adversos como favorables que el desarrollo de la Flota Mercante tiene en la actualidad en el Desarrollo Nacional, en el primer punto, y luego esbozaré las principales políticas en materia de Tráfico Marítimo y Flota Mercante Nacional que a mi parecer sean las más objetivas, claras, y tendientes a mejorar y optimizar el desarrollo de la flota en todos sus puntos, fases actividades y especialmente como factor preponderante dentro -de los **Objetivos de Desarrollo y Seguridad Nacionales**.

C A P I T U L O I

LA FLOTA MERCANTE NACIONAL EN LA HISTORIA

"Quien domina el mar, domina el comercio-
Quien domina el comercio mundial, domina
las riquezas del mundo y, consecuentemen-
te el mundo entero".

A.- BREVE RESEÑA HISTORICA

La historia nos ha demostrado, que desde las épocas más re-
motas, el mar ha constituido el elemento de la naturaleza que-
más ha influido en el desarrollo, supervivencia, poderío y evo-
lución de los pueblos y naciones desde las tribus hasta la so-
ciedad de naciones de hoy día.

La influencia que el mar ha tenido sobre la humanidad, se ha ..
manifestado en todos los campos del poder nacional: económico-
político, psico-social y militar.

Como un breve preámbulo, recordaré que los pueblos costaneros-
en la antigüedad, tuvieron en el mar, su mejor vía de comunica-
ción, a la vez que les proporcionó la alimentación necesaria y
les impulsó al desarrollo. Es por esto que el tráfico maríti-
mo y el desarrollo del comercio, no sólo que nacieron juntos -
sino que se desarrollaron, crecieron y han madurado paralela-
mente.

La civilización del Mediterráneo vio crecer a Francia, y Cárta-
go, Aníbal el Cartaginés cruzó el Mediterráneo, invadió Europa
y expandió el Imperio Otomano con su poderosa flota, posterior-
mente Grecia y Roma se disputaron la supremacía del Mediterrá-
neo y diseminaron su influencia cultural, económica y política
en el mundo antiguo.

La importancia del mar llegó a tener tal influencia que las -

grandes potencias de la época se disputaban su dominio y control y por ella tuvieron lugar grandes batallas navales, las que fueron ganadas por aquella nación que logró tener el dominio del mar. Surgió la idea del "Mare Nostrum" en el Mediterráneo y del "mare Ckaussum" (Mar Cerrado) teoría inglesa en los inicios y luego del "Mare Liberum" (Mar Libre) cuando posteriormente le convino a sus intereses.

Recordemos que América fue descubierta, conquistada y colonizada a través del mar, pero anotaré que ya antes de esa época, - en la era prehispánica ya podemos encontrar noticias del avance del transporte marítimo que se efectuaba en estas regiones.

1.- EPOCA PRE-COLONIAL

Situándonos exclusivamente en lo que hoy día es el Ecuador, se puede indicar, que por estar en una zona tórrida, con un clima tropical, la preservación de los materiales es muy difícil, y más aún si son de origen vegetal, es por eso que los arqueólogos en las excavaciones, han encontrado un pequeño porcentaje de lo que debía existir en épocas remotas en estas tierras, limitándose a objetos de piedra, concha, cerámica, - huesos y también de metales preciosos como son oro, plata, platino y cobre, pero siempre y cuando las condiciones sean favorables, por ejemplo suelos no ácidos¹. Especialmente en lo que hoy es el Ecuador se ha comprobado que las embarcaciones por lo general, en esa época fueron construidas de madera o totora (Seirpus totora) y su preservación es posible solamente bajo condiciones anaeróbicas, caso que no ha sido registrado en el Ecuador, hasta este momento, salvo la localización de un otro navío sumergido, naufragado en las costas en épocas pre-coloniales.

Por las investigaciones realizadas, se ha encontrado que la -

1 OLAF HOLM, NAVEGACION PRECOLOMBINA I. (ARMADA DEL ECUADOR.- INSTITUTO DE HISTORIA MARITIMA.- Dic./86. PAG. 7.

cultura "LAS VEGAS" fue pre-cerámica y se situó en la Península de Santa Elena, cerca a la ciudad de este nombre, y por los estudios efectuados se desprende que uno de sus principales alimentos era el pescado, en diversas especies, algunas de mar adentro, aunque eso no fundamenta que "la gente de LAS VEGAS" era diestra en navegación mar adentro.

Ciertos rasgos de la cultura "Las Vegas", ha sido hallada en SICHES y EL ESTERO, en las costas norte del Perú, a 270 Kms. por mar de la Península de Santa Elena, siendo el camino más fácil por vía marítima, los dos sitios y culturas coinciden en sus 8.000 a 6.000 años antes de nuestros días. Resulta sorprendente el que las costumbres funerarias de la cultura "Las Vegas" es idéntica a las encontradas en "Cerro Mangote" en Panamá, igualmente 6.000 años antes del presente, siendo la vía marítima igualmente la más fácil y corta.

Se habla de los "Canoeros" que fueron los que poblaron y distribuyeron al hombre en Sudamérica, con movimientos migratorios de Norte a Sur que es hasta hoy día la teoría más aceptada, y esto debe haber sido realizado por vía marítima exclusivamente por eso la investigadora Betty J. Meggers al defender su teoría difusionista "por vía marítima", manifestó que para ella -- era incomprensible el criterio de muchos colegas: que sostenían que "por tierra sí, por mar no".

De todas maneras es innegable que la civilización o cultura "Las Vegas" es la primera manifestación que tenemos en nuestro país, como uno de nuestros antepasados, y vemos que incursionaron en el campo marítimo. Las embarcaciones que dispusieron como ya se indicó, fueron de madera o totora. por lo cual no existen rastros de la fecha. Esta cultura sí nos demuestra que tuvieron contacto con el mar, por tres propósitos:

- Para la pesca,
- Para comunicarse entre varios puntos; y,
- Para expandir su cultura o en plan de conquista.

Posteriormente nace la canoa de un solo tronco, cuya construcción es más complicada y que aparece en la primera cultura cerámica, de Valdivia, que se inició alrededor de unos 3.500 años antes de Cristo. De todas maneras, la canoa Valdivia no se inventó de un día para otro, teniendo sus antecedentes en las embarcaciones de la Cultura "Las Vegas".

La Cultura Valdivia con acierto principalmente en las costas de la Provincia del Guayas, en sitios como: San Pablo, Valdivia, Buena Vista, Posorja, Real Alto, Chanduy, incursiona en el mar con sus embarcaciones para:

- Pesca,
- Comercio e intercambio de productos; y,
- Con fines de expansión y conquista.

Luego tenemos la Cultura Chorrera, más avanzada que cubrió desde el Litoral ecuatoriano hasta la Sierra en que se perfecciona las embarcaciones, más seguras, más amplias, surcando con ella las cuencas del Guayas, Babahoyo, Daule, Etc., la Península de Santa Elena y Costas de Manabí, y se conoce fueron expertos en:

- el comercio; y,
- la conquista de nuevos territorios.

Todo esto por vía marítima y fluvial, con los temas de navegación primitivos de aquella época.

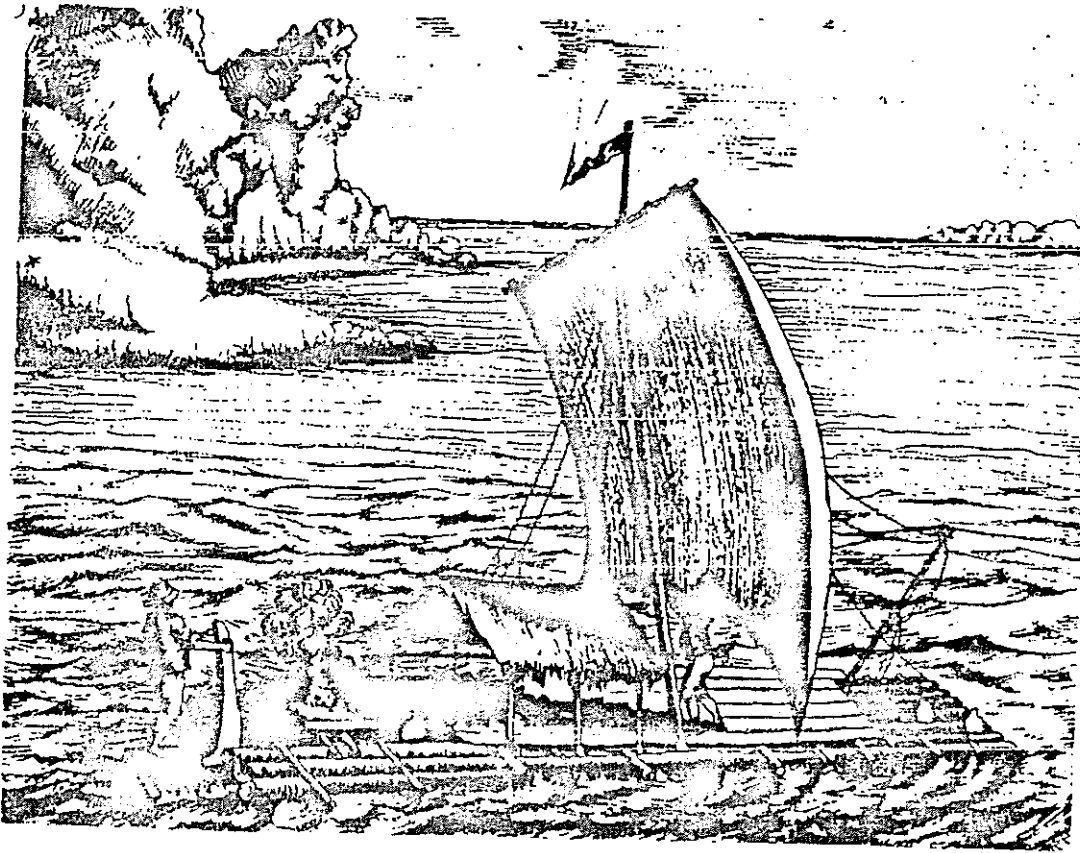
Posteriormente en las culturas Guangala (500 años A.C. a 1.500 años D.C.) que se extendió aún al Oriente ecuatoriano. En la cultura Milagro-Quevedo, origen de la Cultura Manteña o Huanca vilca que igualmente floreció en la época 500 a 1500 D.C., se desarrolla el transporte marítimo en varias formas:

- embarcaciones para la pesca,
- embarcaciones para el comercio; y,

-- embarcaciones para su defensa.

Tuvieron como base el litoral manabita, la Península de Santa Elena, la Cuenca del Río Guayas y los principales ríos, Babahoyo, Daule hasta las partes navegables.

En esta fase, aparecen la Balsa Mantense-Huancavilca (fig. 1) y la Balsa de Guayaquil (fig. 2) ya que son embarcaciones que poseen características técnicas avanzadas para la época y que

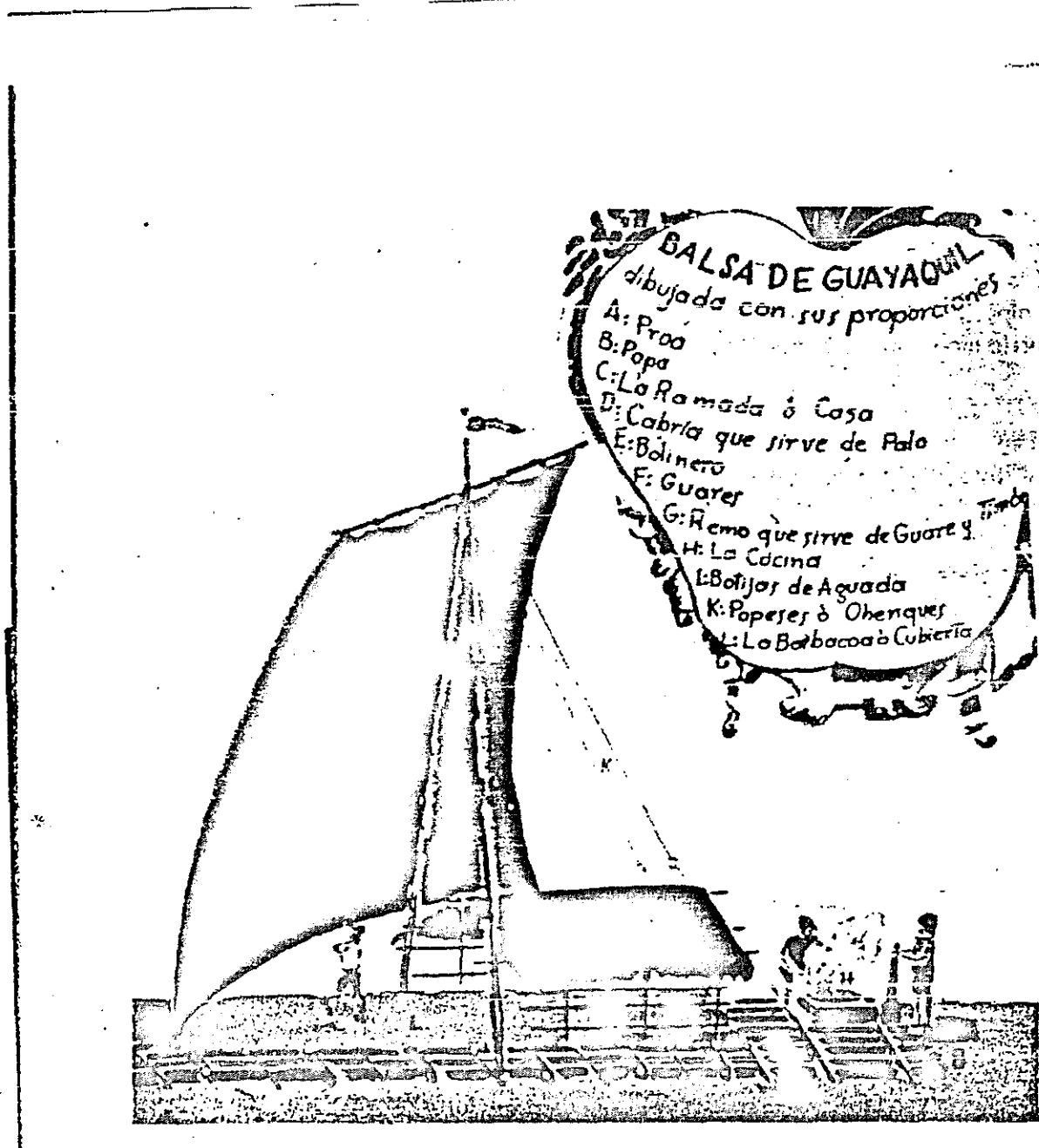


LA Balsa MANTENSE - HUANCAVILCA (fig. 1).

son las que los españoles dan cuenta.

La Balsa tripulada por Vital Alzar, réplica de las antiguas, - zarpó desde Guayaquil y llegó a Nobold Bahía de Brisbane, Australia, con lo que alcanzó la vuelta propuesta y demostró que

pobladores autóctonos de nuestras costas como Mantas, Huanca-
vilcas, Punões, Atacames, en sus balsas a lo largo de la costa
occidental de la América del Sur, recorrieron en la época pre-
colonial e inclusive a lo ancho del inmenso Océano Pacífico; -
estos viajes de los primitivos habitantes de la costa ecuato-
riana, los convierten, además, a estos pueblos no solamente -



Balsa de Guayaquil (fig. 2).

como precursores de la navegación y transporte marítimo, e in-

clusive, transpacífica, dando a sus culturas tanto Chorrera - como Guangala y su desarrollo regional un mérito innegable, - teniendo como base a la Costa Ecuatoriana.

Estos pobladores pre-históricos de la Costa ecuatoriana fueron los primeros en lanzarse a la aventura de la expansión marítima, por lo que es necesario destacar que los Mantas, Huancavilcas y Punáes, siendo magníficos navegantes y constructores de balsas, utilizaron y llegaron en uno de los tantos viajes a las Islas del Archipiélago de Galápagos, tesis que es sostenida por las más autorizadas opiniones científicas contemporáneas².

Es en base a este conocimiento que Tupac-Yupanqui, en posesión de la versión, hasta cierto punto confirmada, de la existencia de aquellas islas, es que organiza el viaje al Archipiélago, - pues, de otra manera no hubiera efectuado el Gobernante Inca un viaje hacia lo incierto y solo impulsado por la aventura, - si el viaje lo realizó fue en balsas grandes, con sus clásicas velas cuadradas las mismas que fueron conducidas por los hábiles pilotos mantenses y huancavilcas. Si a esto sumamos la existencia de la madera "balsa" propia sólo de estos lugares, cae sin base alguna la teoría de Heyerdhal, de que las expediciones salieron del Perú, ya que toda su costa es árida y no conocían a fondo el arte de la navegación, como los habitantes de clima tropical y subtropical que tenían igualmente el material apropiado para desarrollar el arte del transporte marítimo y fluvial.

La totalidad de los cronistas de Indias, entre ellos el propio Garcilazo de la Vega, sostienen que los Incas no conocían, - mucho menos podían dominar el arte de la navegación, tanto - más si se lo ubica haciendo travesía en alta mar.

2. Dr. Jorge W. Villacrés M., EL ESTADO ECUATORIANO EN LA CUENCA DEL PACIFICO. - (ARMADA DEL ECUADOR, INSTITUTO DE HISTORIA MARITIMA) Pag. 18

2.- EPOCA COLONIAL

Bartolomé Ruíz, compañero de Francisco Pizarro, llamado "PILOTO DE LA MAR DEL SUR", el 21 de septiembre de 1526, llega a Esmeraldas, a la Bahía San Mateo, a la Isla de Gallo y posteriormente a Cabo Pasado siendo el primer europeo que atravesó la línea del Ecuador en el Pacífico Oriental. al mismo tiempo, refiere dicho piloto Ibérico, súbitamente aparecía una vela extraña y nunca vista en el horizonte. Cuando la Carabela se aproximó a la curiosa embarcación, los viajeros pudieron distinguir que se trataba de una balsa indígena, llevando a bordo un buen número de nativos. "Era una nave construida con grandes troncos de una livianísima madera de balsa, atados entre si y cubiertos con una plataforma, sobre la cual se erguía un mástil con una vela cuadrada, grande, de algodón, los nativos iban vestidos de tela fina de lana y curiosa textura" narra Bartolomé Ruíz, y sigue "llevaban objetos circulares, y entre ellos un par de balanzas para pesar oro". Todo esto demostraba indicios de una cultura nativa muy notable.

Luego de la conquista que Pizarro hizo, llegando por mar a nuestras costas, Almagro, sube a la sierra y en 1534 el 15 de agosto funda la ciudad de Santiago de Quito en las faldas del Chimborazo, pero posteriormente Sebastián de Benalcázar cumple el anhelo de llegar a tomar posesión de la antigua Capital indígena y avanza al norte y el 6 de diciembre de 1534 - funda San Francisco de Quito. La ruta que siguieron fue de las Playas de Bahía de Caraquez en febrero de 1534, iniciando el viaje hacia la región andina hasta llegar al otro lado de los cerros Quisapincha y Pasa.

La conquista del Reino de Quito, su posterior desarrollo y el comercio que comenzó a florecer, obligaron al desarrollo de un puerto, que ofreciera el apoyo que la zona interandina requería, y para atender las necesidades de los conquistadores y colonos que se habían adentrado en la relativamente aislada región andina.

Se requería un puerto por donde enviar el oro de Zaruma, Zamora y del Oriente a Panamá y a la inversa, para mejorar el flujo de conquistadores, oficiales reales y mercadería española en dirección opuesta. Por todo esto Guayaquil fue fundada por dos razones principales:

- a) Se encontraba en la ruta de acceso más fácil a Quito y así podía servir de puerto para el altiplano,
- b) Su situación era estratégica para controlar las indómitas tribus del litoral.

Guayaquil dependía en la época colonial de cuatro actividades principales: el corte y exportación de madera, la construcción naval, su función portuaria para la siembra y la cosecha y exportación de cacao, como se ve todo encaminado a la actividad marítima. Es por todo esto, que su utilización como puerto para casi toda la Audiencia de Quito, obliga a Guayaquil a crear su Flota Mercante y de Guerra al mismo tiempo para el desarrollo comercial de sus productos y los de la sierra con el resto del imperio. Aunque el oro de Quito que se remitía a España constituía un renglón principal de exportación en las etapas iniciales, los productos exportables y su destino, manifestaron una clara tendencia a la diversificación en el siglo XVII destacándose: paños, sombreros, mantas, alpargatas, jamaones, biscochos, quesos, breas y jarcias, que fueron a diversos sitios del Virreinato y a Europa principalmente y como intermediaria para las importaciones de mercancías españolas y orientales, y también para artículos como higos, vinos y pasas producidos en el Virreinato del Perú.

El comercio marítimo, tanto legal como el contrabando, representó un lucrativo renglón que suministró crecidos ingresos a los vecinos y dió empleo estable a los demás habitantes, permitiéndoles conformar una estructura urbana que alentaba otras actividades.

El comercio del cacao representó en los siglos XVI y XVII el mayor producto de exportación, alcanzando niveles respetables, y por ende el florecimiento de Guayaquil, tanto en los aspectos políticos, culturales y económicos, lo cual irritó a los habitantes de Quito, Capital de la Audiencia. Las rivalidades suscitadas matizaron la historia primitiva de la ciudad, reflejando hasta cierto punto las usuales relaciones entre los puertos de su hinterland. El distanciamiento de Quito se hizo más drástico, por la relación especial que existía entre Guayaquil y Lima, ya que siendo la primera un Puerto Marítimo, dependía del comercio y se vinculaba mucho con Lima, que era el centro de todo movimiento comercial español en el Pacífico. El comercio de la Real Audiencia y de todo el Virreinato, se vió en peligro por las invasiones al Pacífico de ingleses y holandeses en especial que contaban con el apoyo de sus respectivos gobiernos, los cuales asaltaban y despojaban a los navíos de las mercancías y del comercio en general, que en muchas ocasiones asaltaron y destruyeron varios puertos, produciéndose especialmente el saqueo en Guayaquil en el siglo XVII. Esta situación obligó a la Corona Española a desarrollar un complejo de astilleros en Guayaquil para crear naves de defensa en el Pacífico, creando la "Armada del Mar del Sur" y cuyas galeras, navíos, bergantines, galeones, portaches, etc., los mejores del nuevo mundo, fueron botados de estos astilleros.

Es notorio el doble papel que tenían los buques que conformaban la "Flota Colonial" que al mismo tiempo de ser naves adecuadas para el transporte de mercaderías, servían también para combatir a los ingleses, holandeses y portugueses, así como a piratas corsarios, y más formas de interrumpir el comercio existente entre puertos del Virreinato, y entre éste y España.

Larga sería la lista de embarcaciones botadas en los astilleros de Guayaquil en los siglos XVI, XVII y XVIII, pero sólo se enumera los principales en el anexo N° 1, y como base se tomaron los planos detallados en el anexo N° 2. Estos navíos

fueron utilizados mínimo por quince años lo cual certifica una buena construcción, especialmente comparándolas con embarcaciones que eran construidas en Europa y cuya vida útil apenas era de cuatro viajes redondos a América. Existieron casos en que sobrepasaron los setenta años de vida útil, Alcedo y Herrera - indica "siendo tan permanente, las naves que han durado mucho sesenta y setenta años no obstante el mal trato con que los maneja su marinería", Juan y Ulloa comentó: "los navíos que se fabrican en Guayaquil y Puná, son de una duración nunca oída en Europa, pues dejando aparte los navíos que hay en aquella mar con cincuenta o más años de servicio, todavía alcanzamos a uno a quien llaman "El Cristo Viejo" cuyo nombre le habían puesto por ser tal su antigüedad que se había perdido la memoria del tiempo y construcción que lo fabrico"².

La comparación que se hacía en época colonial de los buques de la Flota eran de una evaluación objetiva "La experiencia de los siglos tiene manifestado que los navíos de La Habana (construidos) tienen doblada vida que los de España, y los de Guayaquil doblada vida que los de la Habana"³.

La pesca fue otra actividad que logró cierto avance en la época colonial aun que ni fue en proporción tal, que logró la industrialización. Solo se desarrolló en forma tal que abasteció el consumo de los pueblos ribereños o costeros.

* El transporte y las comunicaciones marítimas dentro de la Real Audiencia de Quito, fueron significativas y de tal magnitud, - que los pueblos costaneros y ribereños, vivieron dándole a la vía marítima la primera prioridad como vía de comunicación y - apropiada para el comercio de los productos más indispensables. Las embarcaciones más utilizadas eran los barcos de velas de -

2. FRANCISCO ORREGO VICUÑA, LOS ASTILLEROS DE LA COLONIA EN GUAYAQUIL.- (Editorial Universitaria) Pag. 48

3. DR. JORGE W. VILLACRES, EL ESTADO ECUATORIANO EN LA CUENCA DEL PACIFICO.- Armada del Ecuador, Instituto de Historia - Marítima) Pag. 19.

gawía, los chinchorros, los bageles y bergantines, con los -
cuales se comunicaban y comerciaban.

Posteriormente las Flotas Mercantes, pasaron a manos de fami-
lias como "Los Castro", que a más de constructor naval fue -
fundador de una dinastía que tuvo necesidad de barcos para -
sus empresas salineras y para las exportaciones e importacio-
nes que realizaba. La Armada le recomendó la construcción de
muchas embarcaciones y Toribio Castro llegó a obtener títulos
y nombramientos importantes como Superintendente-Gobernante.
La construcción de buques y el tráfico marítimo a fines del -
siglo XVIII y a comienzos del siglo XIX, estuvo en manos pri-
vadas y con capitales de empresarios locales.

La aparición de flotas mercantes francesas en el Pacífico, -
fue uno de los factores que se combinaron para producir una -
fuerte competencia, que alteraba todo el sistema comercial -
del Virreinato peruano, y de la Real Audiencia de Quito, ini-
ciando una lenta declinación de la prosperidad de la industria
y comercio marítimo.

El desarrollo de la flota de la Real Audiencia se encontraba-
limitada por los fuertes vínculos que ataban al Guayas con la
Capital Virreinal. Lima significaba la quinta esencia de los
intereses españoles y su poder en el Pacífico, por ello fue -
una de las últimas ciudades en capitular a los Libertadores,-
en las guerras de la independencia que se iniciaron a comien-
zos del siglo XIX. Los contratos, la gente técnica y los in-
tereses comerciales - marítimos afianzó el puerto de Guayaquil
con la Capital Metropolitana de Lima aunque la industria na--
val Guayaquileña se resistió exitosamente a ser controlada -
desde Lima, desarrollando su propio sistema de trabajo y lle-
gando casi a la anarquía, e imponiendo en materia de arquitec-
tura naval cambios importantes dentro de la estructura del im-
perio español y su industria; allí es donde comenzó a germi-
nar la semilla de una nueva sociedad, independiente y próspe-
ra como contribución de la industria al desarrollo económico-

y social primero de la ciudad de Guayaquil y luego de toda el área vecina, comenzando con el 9 de octubre de 1820 y terminando el 24 de mayo de 1822 en Pichincha.

3.- EPOCA REPUBLICANA (1822-1960)

El 9 de octubre de 1822 Bolívar funda la primera Escuela Náutica, en Guayaquil analizando desde ya el poder marítimo - que debían tener estas tierras recién liberadas de España. Las luchas de la independencia así lo confirmaron, ya que el 9 de octubre de 1820 fue testigo de una acción naval, cuando el movimiento insurgente que proclamó la independencia de nuestro Puerto Principal. Guayaquil acondicionó esa mañana una embarcación de alto bordo cedida por Antonio Luzuriaga y con 120 hombres, integraron la primera dotación de marina libre ecuatoriana en el primer buque de guerra republicano "La Goleta - Alcance".

La primera Escuela Náutica se forma en la Goleta "Patria"; para esta época el Perú no se resigna a que Guayaquil forme parte de la Real Audiencia de Quito y de que el Virreinato de Lima, no posea el mayor astillero del Pacífico, Sudamericano. Es por eso que en muchas ocasiones trata de bloquear el tráfico de naves mercantes desde y hacia Guayaquil, y no sólo eso, sino que bloquea el mismo puerto, tratando de anexarlo al Perú por la fuerza, por eso la Corbeta Libertad, nave peruana - poderosamente armada, es enfrentada por la Goleta "La Guayaquileña" para romper el bloqueo, en la Punta Malpelo, logrando con menor esfuerzo, conseguir lo propuesto y que se restablezca el tráfico marítimo a más de los buques, navíos, goletas, galeones, bergantines, etc., que en manos privadas, especialmente de las familias Castro (nietos), Navarrete, Uribe, Guzmán y otras; la flota de guerra se componía de la Fragata Colombia y cinco cañoneras.

En 1838 el Teniente José Rodríguez Lavandera cruza el Río Guayas en el sumergible "HIPOPOTAMO" su invento.

El 3 de agosto de 1841, se bota al agua el "Guayas" primer buque a vapor construido en América del Sur, a partir de entonces, con este nuevo tipo de construcción de diferente material a la madera, los astilleros de Guayaquil declinan y terminan en empresas artesanales.

la filosofía de la Escuela Náutica de unir las actividades de Seguridad Nacional con las actividades estrictamente marítimas, como el comercio, arquitectura e ingeniería naval en los astilleros, conciencia marítima, desarrollo portuario, pesca, etc., no fue secundada por los gobernantes de turno, que pensaron en que el desarrollo de la Flota Mercante, ligada al desarrollo de una Flota de Guerra potente no se justificaba. - Esto dió lugar a que en dos ocasiones la misma Seguridad del Ecuador se vea gravemente amenazada, en 1846-1847 ante la posible invasión de Flores junto a fuerzas españolas, y luego por el Mariscal Castilla, más la desarticulación nacional en cuatro gobiernos diferentes, en 1858.

La Flota Mercante se vió enfrentada a serios problemas en los comienzos del siglo, hasta su finalización que fueron los siguientes.

La aparición del buque a vapor hizo que la construcción naval y los astilleros de Guayaquil decaigan completamente al punto de desaparecer prácticamente ya que la nueva tecnología y la necesidad de importar las principales piezas de la nueva maquinaria eran de gran egreso económico. Igualmente repercutió la construcción de buques de metal, lo que determinó que los buques de madera, pasen a segundo plano. Estas circunstancias hacen que los países de alta tecnología, en especial Inglaterra, se vuelva soberana indiscutible de los mares e imponga sus criterios en la época que lo analizamos, obstaculizando el desarrollo de nuestra flota. Los buques de la Flota Mercante Nacional pasaron obligadamente a ser de metal, a vapor, y a hélice, reduciéndose notablemente y compitiendo en forma de sigual con las grandes potencias. Los principales Armadores-

y dueños de los buques mercantes nacionales, surgían siempre y cuando se asociaban con las compañías inglesas, francesas o americanas "Estados Unidos", que comenzaron a hacerse presentes en el campo marítimo con gran impulso y alto número.

La Flota Mercante se redujo apenas a un par de buques de alto bordo, y a unas pocas para tráfico de cabotaje; luego de estas medidas anotadas.

La pesca en esta época, se desarrolló muy lentamente y no consiguió grandes réditos, ni adquirir una tecnología adecuada.

La industria naval de los astilleros descendió a nivel de pequeñas industrias y empresas artesanales, sin motivación ni con miras a metas futuristas.

La primera guerra mundial marcó el inicio de nuevas flotas, - Estados Unidos, Japón, Italia, Francia y Alemania que se disputaron el Mar, el comercio y la soberanía de sus Estados. - Es por ello que lógicamente vino la segunda guerra mundial, - en que la amenaza Alemana-Italia-Japón, en contra de los intereses de Inglaterra-Estados Unidos-Francia y Rusia, no solo por la disputa de la economía, comercio y hegemonía mundial - del poder.

Al término de la segunda guerra mundial, Inglaterra se inclina ante el poder naval de Estados Unidos en todos los campos, y como primera potencia naval, amenazada por una potencia nueva: Rusia, que ha proyectado su poder naval a aguas calientes con miras de una hegemonía mundial.

En el Ecuador al mismo tiempo, su flota creció muy lentamente, más debido a una iniciativa y esfuerzo de particulares, en el campo comercial y pesquero, sin ningún empuje del Gobierno Central.

La construcción naval pasa a ser exclusivamente artesanal, in

capiente, sin capital, iniciativa, y sin administradores capacitados.

El tráfico de cabotaje se reduce a enlazar Guayaquil con Puerto Bolívar, con la Península, con Manta y Esmeraldas, más, - por la falta de carreteras y vías terrestres. El Archipiélago de Colón o Galápagos, toma sólo una importancia relativa, - en la Segunda Guerra Mundial, cuando es "arrendada a Estados Unidos". El tráfico de buques es muy limitada hacia las Islas y hacia los Puertos Principales, la Marina de Guerra sin ningún desarrollo tecnificado y la infraestructura portuaria reducida a Guayaquil en forma limitada, y casi nada a Manta, - Puerto Bolívar y Esmeraldas.

En esta época se puede citar al Combate de Jambelí, debido al bloqueo de Guayaquil y el Golfo por parte de las fuerzas navales peruanas en 1941, el 25 de julio, en que nuevamente se logra una azaña naval por parte ecuatoriana.

En la Flota Mercante es igualmente importante la creación de la Flota Gran Colombiana en la que Ecuador participó junto a Colombia y Venezuela primeramente como miembro separado de la misma, y en los últimos años, el Ecuador, también optó por la liquidación de la Flota, en sus acciones que no alcanzaban ni al 20% de la totalidad de la empresa.

* La Flota Pesquera en las décadas de 1940, 1950, se desarrolla muy lentamente, con base en Manta, Machalilla, Puerto Bolívar y muy poco en Esmeraldas.

El tráfico de cabotaje logra en las décadas anteriores incrementarse relativamente, ya que cubre las rutas de Guayaquil a Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas y Galápagos en forma regular, aunque con una edad bastante pronunciada de las naves. - Sólo unas pocas son introducidas al tráfico marítimo, en condiciones modernas.

La industria naval se incrementa un tanto para atender los requerimientos de la flota pesquera, pero en forma limitada y no muy técnica; la construcción de nuevas embarcaciones, es a nivel artesanal y nada futurista.

La infraestructura portuaria se desarrolla especialmente en Guayaquil y Puerto Bolívar, con el Terminal Marítimo (Puerto Nuevo) y construcción de espigones. Manta comienza a planificar su desarrollo portuario. Es así el panorama que encontramos en los inicios de la década de 1960.

4.- EPOCA CONTEMPORANEA (1960-1986).

Paso importante en la vida y desarrollo de la Flota Mercante Nacional, se produce en el año de 1952 con la declaración de Santiago de Chile en la que Perú y Ecuador proclaman ante todas las organizaciones marítimas internacionales, sus derechos soberanos de las 200 millas de mar territorial; y de esa manera defender los recursos marinos ictiológicos y minerales, que empezaban a ser aprovechados indiscriminadamente por las flotas de los países desarrollados.

El Ecuador toma a su cargo la posición más difícil y en la década de 1960 comienza la famosa guerra del Atún, entre el Ecuador y las grandes flotas pesqueras de California y Japón, que se rehusaron a aceptar la tesis expuesta en Santiago de Chile.

La tecnificación de la Armada, la creación de organismos técnicos como la Dirección General de Intereses Marítimos, la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, la Dirección General de Puertos, la Dirección de Pesca, el Instituto Oceanográfico, etc., contribuyeron al despegue de la Flota Mercante Nacional.

La subordinación por varias décadas del transporte marítimo ecuatoriano a la Federación de Cafeteros de la República de Colombia, como socio marítimo de la compañía o Flota Grancolombiana, sin obtener beneficios, sino más bien entregando y

coadyuvando al objetivo primordial de la federación creada, - cual era la venta y promoción del café colombiano, entregando divisas a la balanza de pagos del país del norte y sumando a esto al análisis sereno, patriótico y visionario por parte de las autoridades marítimas, determinó y propuso el hacer una verdadera flota bi-nacional con Colombia, con iguales derechos y réditos lo cual no fue aceptada por el "trust colombiano", obligando así al Ecuador a crear una flota netamente ecuatoriana.

La Ley de Reserva de Carga expedida el 28 de septiembre de 1979, mediante Decreto Supremo N° 523, abre definitivamente el camino y da los recursos indispensables a la Flota Mercante Nacional para su desarrollo y despegue definitivo.

El 2 de julio de 1965 se crea la Flota Bananera Ecuatoriana, aspiración que se tuvo desde el año de 1953. Comienza como una empresa marítima internacional Ecuatoriano-Israelí, representada por la firma "SOMERFIN" con el propósito de transportar el banano ecuatoriano y los cítricos israelíes y así romper el monopolio a nivel exportadores que existían en ambos países.

Se inicia la operación con cuatro buques, dos bananeros para Ecuador, y se implementan disposiciones legales que otorgaban a la flota bananera protección industrial y comercial. Luego de ser disuelta la sociedad por escándalos surgidos, se crea la "FLOTA BANANERA ECUATORIANA S.A.", completamente nacional, pero a cargo de personas sin conocimiento naviero, lo cual incidió en las pérdidas millonarias de los años 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, sumando más de 60 millones de sucres, y terminando que el Estado subvencionar a dicha empresa para que pueda subsistir. El Ministerio de Finanzas adquirió la mayoría de acciones, pasando a ser una Empresa Estatal cuyo Armador es el Ministerio de Finanzas y hasta la fecha la sigue administrando, pero de modo antitécnico que la tiene en precaria situación.

Desde el año de 1968 la Armada del Ecuador comienza a realizar estudios y gestiones para organizar una empresa naviera, ya que las operaciones de transporte de carácter comercial, los hacía con buques de la Flota de Guerra, como los buques "Tarqui", "Jam Belli" para transporte de madera, carga, cemento, víveres a San Lorenzo, Esmeraldas, Puerto Bolívar, etc., especialmente a las Islas Galápagos. Es por eso que se adquirió el buque de transporte "Calicuchima", debido a la demanda creciente y a la acogida de los usuarios, ya que la empresa privada no había emprendido en este campo.

El 24 de septiembre de 1971, con Decreto Supreo N° 1447, del señor Dr. José María Velasco Ibarra, se crea una Empresa Nacional Naviera, dependiente de la Armada Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y administración autónoma. El 23 de marzo de 1972, mediante Decreto Supremo N° 132 se aprueba el Reglamento de la Empresa, y la explotación interna y externa.

El gran salto se da en 1974, en que se adquiere la M/N. "ISLA PUNA" e ingresa a la Conferencia Naviera, Europa-Pacífico Sur Magallanes, permitiendo con eso importar y exportar productos a Europa y Sudamérica (Pacífico Sur).

En 1975 entra a la Conferencia del Japón y se chartea buques; en 1977 se incorpora la M/N. "ISLA SANTAY"; en 1978 la M/N "ISLA BALTRA"; en 1979 la M/N "ISLA SALANGO". Con estos buques más algunos que han sido arrendados, la Empresa TRANNAVE (Transportes Navieros Ecuatorianos) se constituyó en la empresa más significativa nacional, dinámica y progresiva de la historia marítima.

Paralelamente a la creación de TRANNAVE, y basándose en la "Ley de Reserva de Carga" que da el 100% de transporte de combustible, la Empresa TRANNAVE visionariamente compra el B/T "ELEO MAERSK" y lo bautiza con el nombre de B/T "ECUADOR", de 31.000 toneladas de Registro Bruto y opta la empresa por efec-

tuar la conformación de una compañía mixta ecuatoriano-japonesa exclusivamente para el transporte de hidrocarburos.

El 16 de septiembre de 1972 por Decreto Supremo N° 1048 se autoriza la creación de esta empresa, con duración de 10 años, conformada por FLOPEC (Flota Petrolera Ecuatoriana) y la KAWASAKY KISEN-KAISHA (japonesa).

El 13 de junio de 1973 FLOPEC incorpora el B/T "NAPO" de 32.633 toneladas, el 13 de julio de 1973 incorpora el B/T "PASTAZA", igual al "NAPO", el 22 de mayo de 1975 pasa el B/T "ECUADOR" de TRANSSAVE, a ser de FLOPEC, el 31 de octubre de 1975 se incorpora el B/T "SANTIAGO" de 35.662 toneladas y el 26 de diciembre de 1976 el B/T "ZAMORA" de 35.672 toneladas.

En 1978, el 26 de abril, la Empresa "FLOPEC" pasa a ser una Empresa Estatal con patrimonio propio y administración autónoma, al adquirir el paquete accionario de la compañía KAWASAKI-KISEN KAISHA y de acuerdo al Decreto Supremo N° 2450 que así lo estipula.

Como se puede ver en las décadas del 60 y 70, en que la Flota Mercante Nacional se desarrolla vertiginosamente, debido a la proyección visionaria de la Armada Nacional, al sistema económico mundial de esa época, y también al auge petrolero que tuvo nuestro país desde 1972.

Las rutas abiertas en los mares por las unidades mercantes a flote, de las Empresas de la Armada sea en el transporte de carga general, como en el de hidrocarburos, con una marcada incidencia en la economía nacional, fueron posteriormente seguidas por empresarios privados que dejando los beneficios que la tierra firme y el cabotaje costero ofrecen, se lanzaron e incursionaron en la dura problemática y muy técnica navegación de alto bordo y comercio naviero. Estas empresas agrupadas en: tráfico internacional y de cabotaje de hidrocarburos y de turismo suman 25 empresas nacionales, navieras privadas.

que llevan el pabellón nacional, por los mares del mundo y especialmente el que nos pertenece. Las Flotas Pesqueras se incrementaron muchísimo en estas décadas, debido a la presencia de grandes cardumenes de ATUN, MACARELLA, SARDINAS, y pesca blanca en general. Igualmente los buques camaroneros se multiplicaron, hasta que se pasó al cultivo de camarón en piscinas, modalidad nueva.

En todo caso el desarrollo alcanzado por la Flota Mercante Nacional es muy alto y se desenvuelve actualmente con pasos firmes que serán analizados en el próximo capítulo.

C A P I T U L O I I

LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

A.- ANALISIS DEL DESARROLLO ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL.

El tratar de efectuar un análisis del desarrollo actual - de la flota, es bastante complejo y exige el análisis de muchos parámetros, comenzando desde la situación económica mundial y sus efectos sobre el comercio global, madre y origen - del transporte marítimo y con ello, de las Flotas Mercantes - del mundo, y de entre ellas el de la nuestra.

El comercio mundial a partir de los años 80 y con un serio agravamiento en 1982, en que sale a la luz, lo impagable de la deuda externa de los países subdesarrollados, especialmente - los de América del Sur, es cuando comienza una aguda depresión, que muchos entendidos en la materia la comparan con la famosa depresión de la década de 1930.

Es lógico pensar que esta baja del comercio mundial está vincu lado con el estado de crisis internacional, alto proteccionis mo estatal, gran nivel de desempleo a nivel mundial, baja cons tante del dólar en los mercados europeos, déficit astronómico del presupuesto de los EE. UU. y una abultada deuda externa - en los países en vías de desarrollo, especialmente los de Amé rica Latina sin visos de solución.

Si hacemos un análisis de este panorama sombrío que prevalece hasta nuestros días, podemos aseverar que es una crisis más - bien estructural, antes que coyuntural y se ha reflejado, ló gicamente en una crisis en el transporte marítimo, con una in mensa sobre/oferta de naves en comparación con su demanda, lo cual incide directamente en una mayor competencia en los mer cados de fletes, sin restricción alguna, en donde las fuerzas de la oferta y la demanda juegan libremente, lo que ha genera do una reducción sostenida en las tarifas de fletes expresa--

das en una moneda real.

Es muy sensato deducir, que siendo el Ecuador un país pequeño, en vías de desarrollo y con una enorme deuda externa, que basa su crecimiento únicamente en las exportaciones de petróleo y productos agrícolas como el banano, café, cacao, azúcar, arroz, flores, frutas, etc., es lógico suponer que existirá gran impacto en el tráfico marítimo y en el desarrollo de su flota mercante, para eso iremos analizando cada una de las flotas que lo conforman.

1.- FLOTA DE TRAFICO DE CABOTAJE

Entendiéndose por tráfico de cabotaje, el que hacen las embarcaciones nacionales cuyas líneas de navegación no van más allá de los puertos nacionales.

Este tráfico de cabotaje está en general reservado por la ley para las embarcaciones ecuatorianas, pudiendo las naves extranjeras hacerlo, previa autorización del Ministerio de Defensa Nacional.

Lastimosamente en nuestro país el tráfico de cabotaje es una actividad que ha ido perdiendo importancia y decreciendo como resultado del desarrollo vial en el litoral y en que las proyecciones futuras son menos prometedoras, debido al incremento de vías terrestres, poliductos, gasoductos, oleoductos y otras obras de infraestructura que reducen costos de transporte y afectan definitivamente al tráfico de cabotaje.

El tráfico marítimo de cabotaje entre Guayaquil y Salinas, para el transporte de sal y alimentos, se ha extinguido completamente; el tráfico de pasajeros entre Guayaquil y Puerto Bolívar igualmente ya no existe; Esmeraldas y Manta, tenían un considerable tráfico con Guayaquil, el cual de momento casi no existe.

Es apreciable la disminución del tráfico fluvial entre Guayaquil, Daule, Babahoyo, Quevedo, etc., los mismos que transportaban banano, café, arroz, productos agrícolas hacia Guayaquil y retornaban con productos elaborados y de uso y consumo diario; actualmente, todo esto se hace por caminos y vías terrestres, ahorrando tiempo y facilidades.

Lo único que aún tiene importancia es el tráfico de cabotaje-transportando combustible, para uso interno y que cubre las rutas de Balao- La Libertad, La Libertad-Guayaquil, La Libertad-Puerto Bolívar. Esta actividad es vital para la economía del país y del cual depende el funcionamiento de la industria, el comercio y las actividades afines, la flota ha tenido un relativo auge, ya que la demanda de productos derivados del petróleo ha aumentado en el país. Esta flota está compuesta por 20 tanqueros aunque es de importancia resaltar que todas estas son unidades de muchos años de uso, próximos a su obsolescencia.

Existen muy pocas unidades para carga general en el litoral, pero si se encuentra, para cabotaje hacia las Islas Galápagos, al igual que buques de turismo.

Este tráfico es significativo, ya que es base de turismo y se ha desarrollado dentro de las limitaciones que la ley ha impuesto al turismo a las Islas con el fin de preservarlas.

En las islas, a las cuales llegan los turistas, los recogen buques y naves cómodas para el recorrido de isla a isla y también para el transporte de los colonos a su sitio de residencia. Este tráfico recibe la inyección de dólares ya que casi la totalidad del turismo es extranjero, representando un renglón de ingresos de divisas al país.

De las islas aún sale un poco de ganado, sal y pescado seco, los cuales usan los pocos transportes existentes, e igualmente reciben productos como cemento, hierro, víveres, cerveza,

colas, maquinarias y otros productos de difícil transporte aéreo, como combustible, agua, lubricantes etc.

Haciendo una evaluación del tráfico de cabotaje tendríamos que enfocar tan solo los dos más representativos.

- a.- Tráfico de cabotaje de hidrocarburos y;
- b.- Tráfico de cabotaje a Galápagos y en las islas para turismo y carga general.

El tráfico de cabotaje de hidrocarburos, creció pero ha envejecido, presentando serios riesgos a esta actividad. Los Armadores no se arriesgan a adquirir nuevas unidades ya que existe la posibilidad de poner en ejecución los proyectos de carreteras, poliductos y más para transporte de hidrocarburos de Esmeraldas a Quito, de la Libertad a Guayaquil, etc., con lo cual se asestaría el golpe mortal a este tráfico.

Sin embargo es reconocido a nivel mundial, que el transporte de combustible por vía marítima es el medio más económico para distancias largas y en aguas navegables, el transporte es más flexible y seguro por esta vía; ya que el daño de un buque no afecta sino a esa cantidad, lo cual no ocurre en un poliducto que paraliza toda la producción o requerimientos.

En cambio el tráfico de cabotaje a las Islas Galápagos y en las Islas propiamente es indispensable, ya que conforme se va desarrollando esta provincia, sea en lo turístico como en su vida misma se hace más dependiente del Continente para su provisión de materiales, maquinarias, y materias primas básicas que su transporte solo es posible por vía marítima.

Se conoce inclusive que por el turismo, a corto plazo serán implementadas dos naves de 4.000 toneladas, cada una, para una capacidad de 250 a 300 pasajeros cada nave.

Este tráfico es muy prometedor y se está desarrollando de mane

ra no armónica, pero aumenta firmemente dentro de lo que las disposiciones del Departamento de Parques Nacionales del Ministerio de Agricultura y Ganadería ha impuesto como límite, - la cantidad de 150.000 turistas que pueden visitar anualmente las islas, sean extranjeros o nacionales.

Para mayor conocimiento en el anexo N^o 3 en el que se ve el volumen de la flota de cabotaje, por actividades y sus principales parámetros.

2.- FLOTA PESQUERA

Podemos indicar que en el país la actividad pesquera puede dividirse en dos categorías completamente diferenciadas:

- a. la pesca industrial, y;
- b. la pesca artesanal.

a. El análisis de cada una de ellas nos indica que la pesca industrial se dedica a la captura de especies de alto rendimiento económico, por lo cual posee una flota de embarcaciones motorizadas, se halla organizada en asociaciones pesqueras y a veces está vinculada a compañías procesadoras que le ofrecen ventajas económicas.

b. En cambio la pesca artesanal se caracteriza por tener embarcaciones de pequeño tonelaje y calado, como son canoas, balandras, bongos, etc., y usa artes de pesca simples realizando sus trabajos individualmente, está en manos que depende su economía de vida, de su rendimiento dedicándose a la captura de pesca miscelánea en lugares poco apropiados, - por lo cual su rendimiento es bajo y su grado de tecnificación deficiente.

La producción nacional cubre el 100% de la demanda interna y los excedentes son muy grandes, que sirven para la exportación siendo las más importantes, el camarón, la sardina, el atún y

la harina de pescado.

Junto con los otros componentes del factor económico las pesque-
rías tienen una enorme importancia económica y social para el pueblo ecuatoriano.

Si comparamos actualmente la situación pesquera ecuatoriana - con la situación pesquera mundial y continental, debemos meditar profundamente y ponernos a la defensiva y en guardia, ya - que naciones como Japón, Rusia, EE.UU. y todos los pueblos del mundo tratan de pescar en aguas cada vez más alejadas de sus - puertos. En la región son conocidos los programas de desarro- llo pesquero de Mexico, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Cu- ba y en el ámbito vecinal, Colombia ha cobrado un gran incremen- to, no digamos del Perú que alguna vez estuvo a la cabeza del- mundo, pero hoy día si bien ya no es la vanguardia, su industria flotas y capturas son de alto grado a nivel mundial, lo cual - hace ver la dura competencia dentro de esta actividad.

La flota pesquera ecuatoriana está constituida por pesqueros - distribuidos de la siguiente manera.

18%	Atuneros
28%	Camaroneros
46%	Pesca blanca
8%	Langosteros.

Esta flota ha variado su característica, ya que en el año de - 1980, en que comenzaba la explotación del camarón en piscinas, la flota camaronera era la más numerosa y se componía así: de- los 595 buques:

10%	Atuneros
45%	Camaroneros
39%	Pesca blanca
6%	Langosteros.

Como podemos observar, la flota camaronera se ha reducido ostensiblemente ya que hoy las capturas son en los viveros y piscinas, mientras que antes se lo hacia en alta mar. La flota atunera se ha incrementado y la de pesca blanca, habiéndose adecuado a varios buques camaroneros para los otros tipos de pesca.

Existen 63 empresas pesqueras que realizan el procesamiento y comercialización de los productos del mar, siendo los más notorios los de la exportación del camarón, langostinos y harina de pescado.

Los puertos pesqueros más notables están localizados en Manta, Posorja, Esmeraldas, Puerto López, Manglaralto, Monteverde y tienen gran futuro, ya que la demanda siempre va en aumento.

Para los años de 1983, 1984, 1985 y 1986 los productos del mar han adquirido volumen y montos significativos, siendo los siguientes:

1983	206 millones de dólares
1984	231 millones de dólares
1985	260 millones de dólares
1986	264 millones de dólares

De mantenerse este crecimiento y si se une a los fletes que son otra fuente de ingresos muy importante, tendremos que la actividad marítima, es el segundo renglón en materia de ingresos y divisas para el Estado, después del petróleo, superando en 250% a los ingresos por el banano y siendo la tercera parte de los ingresos petroleros.

De la estructura de la flota, podemos indicar que son unidades pequeñas en su mayoría, más de 4.000 embarcaciones como balandras, canoas, bongos, botes, lanchas, etc., para pesca artesanal.

Las camaroneras son unidades pequeñas de hasta más de 200 toneladas, la mayoría son de edad sobre los 25 años, lo cual hace una flota vieja.

La pesca de arrastre de fondo, para pesca blanca, como corvina dorado, pardo, cherna, lenguado, merluza y cabezuda, cuenta con muy pocas unidades y se desarrolla muy lentamente, poseen tonelajes de 300 toneladas o menos.

Las unidades para pesca de caña, son aquellas que iniciaron la pesca del atún en todas sus variedades desde hace aproximadamente 30 años, en la actualidad son obsoletas, de poca autonomía y con falta de refrigeración, actualmente se los ha convertido en buques rederos.

Los buques PURSE-SEINER utilizados en la pesca con red de cerco y equipados con medios electrónicos modernos, para detención de peces, navegación y comunicaciones; estos buques son una combinación de arte y técnica, manejados por tripulantes muy capacitados, se dedican a la pesca del atún, aleta amarilla, barrilete, atún ojo grande y bonito. Estas unidades son muy pocas en la flota pesquera, y las pocas que existen, tienen ya más de 15 años y su mantenimiento es muy costoso.

Existen buques con palongre o Long Liner, empleados por los japoneses en especial, para las capturas de atún ojo grande, pez espada y tiburón. Existen muy pocas unidades y tienen más de 10 a 12 años de empleo. Los buques sardineros son similares a los PURSE-SEINER pero preferentemente especializados en Pinchahua, para enlatados y la morenilla, chumumo y chuhueco para elaborar la harina de pescado.

La última estadística lograda del año 1986 indica las siguientes cifras de captura.

ATUN	173.000 Tons.
SARDINAS	295.000 "

CAMARON	16.000 Tons	(solo en el mar)
LANGOSTA	525 "	
PESCA BLANCA	143.000 "	
	<u>627.525</u>	Toneladas

Los efectos de la Corriente de El Niño en 1982-1983 y en 1987 han sido desastrosos, por lo cual este año los volúmenes de captura, bajarán ostensiblemente. Igual problema tiene el camarón, en que las semillas se están acabando por la depredación antitécnica de las larvas y la no implementación de criaderos de larvas, laboratorios y más lugares en que se defienda este producto.

La langosta y el cangrejo llevan la misma suerte, a pesar de que existe "períodos de veda", que si en algo evitan el depredar estos recursos, no son efectivos por la falta de control, adecuado, por las autoridades correspondientes.

Todo este análisis indica que la flota pesquera si bien se ha incrementado y desarrollado, aunque no muy armónicamente, sufre al momento problemas muy serios que le afectan en su crecimiento; los podría resumir así:

- a. El combustible se lo ha incrementado muy drásticamente, quitándoseles el subsidio que tenían
- b. Competencia desfavorable con las flotas de otros países más desarrollados, más tecnificados.
- c. Obsolescencia de la flota en edad promedio.
- d. Falta de complejos, pesqueros adecuados
- e. Situaciones climáticas desfavorables e impredecibles
- f. Salarios muy altos y en continua alza
- g. Restricción y gravámenes altos, impuestos a nuestros productos en Colombia y Venezuela, mercados muy aceptables para estos productos en años anteriores.

3.- FLOTA DE SERVICIOS ESPECIFICOS

Esta flota es muy pequeña y de momento no tiene gran proyección en nuestro medio, están incluidos dentro de esta división los siguientes tipos de naves: Remolcadores de altura, remolcadores de bahías y servicios pequeños, aguateros, motobombas, buques hospitales, buques científicos como oceanográficos, hidrográficos de pesca, recolectores de petróleo (SKIMER), gabarras, de salvataje, dragas, (tanto de altura como fluviales), para prácticos y carga peligrosa, no se incluye los diques.

Esta flota casi nunca se lo ha tomado en cuenta a pesar de existir varios tipos en nuestro país y es muy oportuno el mentarla, analizarla y ver sus proyecciones.

Este tipo de embarcaciones, casi siempre se lo contabiliza, debido a que sus servicios especializados son de otro tipo que los que normalmente se los analiza, pero en las actividades marítimas son muy importantes.

En el sector privado, no existe un remolcador de altura, y cuando ha existido necesidades, se ha empleado inconvenientemente los remolcadores pequeños que poseen las Autoridades Portuarias del país en otras entidades, o se ha recurrido a la Armada del Ecuador, que posee 2 remolcadores de Altura el BAE "Chimborazo" y el BAE "Cayambe".

En el país existen mínimo 3 ó 4 remolcadores pequeños en cada Autoridad Portuaria, como la de Guayaquil, Manta, Esmeraldas, Puerto Bolívar, Balao, La Libertad y se los utiliza para ayudar a los atraques y desatraques, fondeo en las boyas de carga y descarga, así como en el tráfico de canales estrechos o peligrosos, como en Puerto Nuevo, Esmeraldas, Puerto Bolívar, etc., esta flota está servida adecuadamente y abastece las necesidades actuales.

Buques cisternas, existen muy pocos, en Guayaquil hay el buque motobomba, Huancavilca, que es el único en su tipo en el país para cumplir un tanto este déficit, se ha implementado sistemas de bombeo y contra incendio en los remolcadores y otros buques que operan en los puertos.

En buques científicos pesqueros existe solo el "TOHALLI" perteneciente al Instituto Nacional de Pesca, que realiza estudios e investigaciones sobre esta actividad. La Politécnica de Guayaquil posee embarcaciones muy pequeñas para realizar uno que otro estudio o investigación, especialmente sobre estructuras, arquitectura e ingeniería naval, y sobre resistencia de materiales aptos para embarcaciones.

La Armada del Ecuador dispone del buque científico más completo del país, que sirve para estudios e investigaciones oceanográficas, así como de instrucción para estudiantes de la Universidad, Politécnica e Instituto de Investigación Marina, pesca u otros afines.

En Balao están en actividad pequeñas embarcaciones que sirven para contrarrestar los "derrames de petróleo" son muy simples y sin equipos suficientes. Es por eso que se hallan empeñados en la adquisición de un "SKIMER", nave apropiada para estos trabajos, la cual puede ser trasladada a cualquier sitio del litoral del país, en que hubieren ocurrido dichas anomalías o percances.

No existe en el país BUQUE-HOSPITAL", ni buques de salvataje de superficie o submarinos, tampoco existen buques especialistas en transporte de carga peligrosa, como dinamita, tetracloruro de plomo, nitrogliserina u otros de transporte de materiales radioactivos, etc.

En el campo del dragado, solo existen las dragas que posee la "Armada del Ecuador" y que realizan trabajos bajo pedido, sea en la costa, en los ríos y en los esteros, utilizando los ma-

teriales para realizar "rellenos hidráulicos" de bajo costo, en relación a otros tipos de rellenos; y que son muy necesarios en los ríos de la Cuenca del Guayas especialmente.

Existen además buques cisterna, los cuales se encuentran en los puertos principales y que sirven para proveer de agua a las unidades o buques mercantes que necesiten; hoy han desaparecido ya que los propios puertos disponen de circuitos de agua potable que abastecen a dichas unidades.

Otro de los servicios especializados son las naves grúas flotantes, las cuales sirven para dar servicio especializado en ríos, canales y mar abierto, las máximas capacidades son de hasta 50 toneladas, en uso en el país.

4.- FLOTA DE TRAFICO INTERNACIONAL

Para el análisis de la flota de tráfico internacional, debemos partir de que el comercio exterior ecuatoriano, se realiza en un 96% o más por vía marítima, y la flota para ello implementada, es básica en el desarrollo nacional por la gran significación que representa, para el transporte de todos los productos que producimos, ahorrando grandes sumas de divisas en fletes, seguros y dando trabajo a miles de ecuatorianos.

* No pocas veces en épocas pasadas el no haber tenido una propia flota mercante, ha supuesto grandes sacrificios al país-inclusive de su autonomía nacional, al no poder comerciar libremente con países de otras regiones y continentes lejanos propicios a nuestros intereses. La independencia de transportes extranjeros a más del costo que significa el volumen de fletes en divisas que egresarían por este concepto.

La actividad del transporte marítimo, es un negocio muy rentable cuando se lo administra con eficiencia, honradez y con gran visión de mercados, produciendo grandes ingresos, manteniendo una actividad constante y una cadena económica comer-

cial que se inicia en los sitios de producción y termina en el consumidor extranjero, luego de una cadena muy grande y extensa de participantes que en sí, son puestos de trabajo.

La incidencia de los fletes en el ingreso-egreso de divisas del país y de la balanza de pagos es enorme, un estudio realizado durante los últimos 10 años, desde 1977 a 1986, nos da la apreciable suma de 1'323.000 dólares que hubiera beneficiado a compañías extranjeras de transporte naviero y los respectivos armadores, detrimento de la economía nacional, sino se hubiera desarrollado nuestra propia flota de tráfico internacional.

En la actualidad la Marina Mercante es el resultado de tres grandes esfuerzos: a) La Creación de la Flota Bananera Ecuatoriana en el año de 1966, en la que el Ministerio de Finanzas es el que tuvo la mayor participación. b) La importancia del impulso que la Armada efectuó, para el desarrollo y conformación de una auténtica Marina Mercante Nacional, en la década de 1970 básicamente y c) La participación de la empresa privada y la fundación de nuevas compañías dedicadas al transporte marítimo, no sólo de cabotaje, sino también de comercio a ultramar o Internacional.

Luego de la promulgación de la 1ª "Ley de Reserva de Carga" el 28 de septiembre de 1970, la flota creció de 39.915 T.R.B. que poseía en ese año, a 221.240 T.R.B. para fines de 1979, año en que se promulga la 2ª Ley fundamental en materia marítima. El crecimiento como se observa fue de un 454%

Como se indicó en 1979 se expide la 2ª Ley de "Fomento de la Marina Mercante Nacional" subsidiando los combustibles a precio nacional y suprimiendo impuestos y tasas para ayudar al crecimiento de las flotas. Esto incidió muy favorablemente y es así que desde 1979 hasta nuestros días, la flota creció de 221.240 T.R.B. a casi 395.563 T.R.B. en el año de 1984, con un crecimiento del 79%.

En 1985 y 1986, la flota a decrecido a 376.380 T.R.B. en el 85 y a 360.678 T.R. en 1986, con 37 naves de tráfico internacional (Anexo N° 4 Nomina de Buques de Tráfico Internacional Ecuatoriano 1985-1986). En estos cuadros se encuentran detalladas las empresas y las naves que se posee, T.R.B. capacidades etc.

Se puede indicar en el cuadro siguiente, los ingresos en dólares que ha tenido el Ecuador, según datos del Banco Central por la exportación de los principales productos durante los años de 1983, 1985 y 1986, notándose que los ingresos por el cobro de los "Fletes Marítimos" se encuentran en segundo lugar, luego de las exportaciones de petróleo y los ingresos que ello representa. También es notorio que los "Productos del Mar" ocupan el tercer lugar como renglón de entrada de divisas al país. Este cuadro nos da una idea clara de las importaciones y las necesidades de contar con una flota mercante nacional, cada vez más fuerte y con políticas agresivas en la competencia internacional.

C U A D R O N° 1

EXPORTACIONES SEGUN EL BANCO CENTRAL
(MILLONES DE DOLARES)

RUBRO	1983	1984	1985	1986
* PETROLEO	1639	1679	1825	1804
FLETES	272	297	323	305
PRODUCTOS DEL MAR	206	231	260	275
BANANO	153	136	190	208
CAFE	149	175	184	195
CACO	35	146	216	204
DERIVADOS PETROLEO	94	156	101	115
OTROS PRODUCTOS	72	99	96	117
T O T A L	2.620	2.919	3.195	3.223

FUENTE: DIRECCION DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

Si en base a las estadísticas hacemos una evaluación del transporte marítimo, podemos indicar las siguientes apreciaciones, - que son válidas para las actuales circunstancias y que son el diagnóstico de como se encuentra la flota de tráfico internacional.

- a.- Es indudable que los volúmenes del comercio exterior ecuatoriano, a pesar de la crisis mundial económica ha crecido armónicamente y en forma dinámica, con saldos favorables en el intercambio comercial, lo que ha permitido mantener una economía estable y con un crecimiento aunque lento, pero firme.
- b.- Del análisis de las exportaciones e importaciones se ve claramente, que el país, exporta productos primarios de "Sobremesa" especialmente, importa productos industriales de tecnología avanzada.
- c.- El país mantiene un intercambio comercial estable con más de 100 países del orbe, y relaciones comerciales con más de 130. Pero indudablemente la estructura del comercio exterior por zonas geográficas, están concentradas en pocas áreas (Europa, Norte América, etc.) y en pocos países (EE.UU., países del Mercado Común Europeo, Japón, Brasil entre otros).
- d.- No se ha incrementado el tráfico y el comercio con los países del Lejano Oriente, Africa, Oceanía, etc., siendo de muy poco volumen y significación.
- e.- El intercambio comercial con los países del Pacto Andino, tampoco significa volúmenes grandes por falta de una política integracionista, que funcione sobre los intereses particulares de cada país. Si nos referimos exclusivamente al Transporte Marítimo y a la Flota Mercante Internacional del país - podemos indicar las siguientes cláusulas muy valederas en el desarrollo e implementación de la misma.

1) El comercio exterior del Ecuador en los actuales momen-

tos presenta dos características fundamentales: el desequilibrio entre los volúmenes de carga de exportación e importación de cada tráfico, más la conservación de los mercados a veces en un solo país, por ejemplo EE.UU.

2) El desequilibrio de las exportaciones e importaciones, obliga a la aplicación de los más severos y rigurosos controles de la Balanza de Pagos y disminución de los fletes. La concentración de los mercados si bien favorece al transporte marítimo, en cambio lo hace dependiente de ese mercado, - por ello es mejor diversificar y buscar nuevos centros de mercado.

3) Respecto al petróleo el desequilibrio de los volúmenes de carga, no es importante especialmente cuando son en distancias cortas. En el tráfico frigorífico como el banano, camarones etc., es ya significativo, igual que el de carga general.

4) Las Leyes de Fomento de la Marina Mercante, su desarrollo y fortalecimiento permite y permitirá defender mercados y ampliarlos de acuerdo a nuestras necesidades.

Las modalidades actuales del tráfico marítimo han evolucionado rápidamente, y esta dinámica de la tecnología comparada con la duración de las inversiones que tienen que hacer los países en vías de desarrollo y obviamente el Ecuador, tanto en la modernización de las flotas como las facilidades portuarias, son muy costosas y no están en posibilidades de ir al ritmo cambiante de la tecnología.

Si bien es cierto que la legislación internacional ha adoptado normas internacionales y trata de normalizar las características de las nuevas tecnologías, unificando dimensiones de contenedores, gabarras, etc., ésto ayudará a disminuir los riesgos y costos elevados que significan las inversiones para implementar la aparición de nuevas tecnologías, de tal manera

que sean aptos al desarrollo mundial en lo que respecta al -
Transporte Marítimo y sus flotas.

Existen varias formas o especializaciones del Transporte Marí-
timo que están implementadas en el país y que están funcionan-
do adecuadamente, resumiré los principales.

a) Sistema de transporte "puerta a puerta" que tiene muchas -
virtudes y excelencias, pero que en el país aún no se desa-
rolla adecuadamente.

b) Sistema de "Contenedores", que existe la infraestructura en
Guayaquil y en otros puertos, pero la flota en sí no dispo-
ne de este tipo de naves. Las existentes son charteadas.

c) Sistema ROLL-ON ROLL-OFF o de auto trasbordo, es empleado-
especialmente en el transporte de carga sobre ruedas. Es-
te sistema tiene un empleo creciente en las rutas marítimas -
de tramo corto. Las dimensiones de los trailers o furgones -
son de 37.5x7.8x71 pies y están estas medidas normalizadas, -
para una capacidad de 2.000 pies cúbicos y pueden soportar un
peso de 400.000 libras. Este sistema está implementado en los
Puertos de Manta y Guayaquil, debiendo la flota mercante pro-
yectarse a este tipo de unidades en un futuro, ya que son es-
tos los que se usan en los principales puertos del mundo.

* d) Sistema Porta-Barcazas, o también llamado sistema LASH - -
(Lighter Aboard Ship), que surgió en el mundo a fines de -
la década del 60, utiliza pequeñas embarcaciones (tipo barca-
za) que transportan las mercancías, procurando el aprovecha-
miento integral de los espacios, rapidéz de las operaciones-
de carga y descarga y eliminar en parte las necesidades de -
puertos especiales, sólo necesitan fondear lejos de los muelles
y luego embarcar y desembarcar barcazas hasta unas 4.000 to-
neladas con una grúa tipo "PORTICO" y luego estas barcazas se
dirigen hasta los terminales respectivos y pequeños puertos -
costeros. Es un sistema muy ágil y flexible.

e) Sistema de paletas.- si indicamos primero que las paletas son dispositivos o tarimas en las cuales se pone las mercaderías para transporte y manipulación o apilamiento, según el caso, con aparatos mecánicos, las paletas más corrientes- y que usan en nuestra flota mercante son de 32x48 pulgadas, de madera, unas desechables, otras no.

Fuera de todas estas modalidades, nuestra flota está actualmente capacitada para transporte de carga refrigerada en buques tipo "REEFER" o frigoríficos, especialmente para el transporte de banano, frutas, carnes, y especialmente, "camarones" en contenedores refrigerados. La Flota Bananera Ecuatoriana en especial dispone de este tipo de buques y efectúa el transporte del banano por más de 20 años. Los buques de NAPACA - igualmente son para carga refrigerada, también disponen NAVCONSA y AGMARES de este servicio de transporte.

La Flota de Transporte Marítimo Internacional está capacitada para CARGA LIQUIDA, que componen el petróleo, la melaza y otros de mezcla de derivados del petróleo como gasolina de aviación, aceites vegetales crudo etc.. En el transporte marítimo de la producción petrolera debemos distinguir tres - destinos: (1) el de la venta del petróleo de las regalías de propiedad del Estado equivalente al 18.5% de la producción, (2) el que se entrega a las refinerías para el consumo interno del país y (3) el crudo dirigido a la exportación. Para el cumplimiento de este transporte, se dispone de los buques de FLOPEC, con 132.112 Toneladas de Registro Bruto, los cuales no abastecen en su totalidad a los requerimientos de la exportación de crudo.

También se dispone de buques para transporte al granel seco, para productos como el azúcar, cereales, abonos, tanto para la importación como para la exportación se incluye también - el trigo, cebada granos, etc.. Las principales empresas al momento en el país son: TRANSNAVE con 59.469 T.R.B., FLOPEC - con 132.112 T.R.B. la Flota Bananera Ecuatoriana con 37.292 -

T.R.B, NAPACA con 72.233 T.R.B., NAVCONSA con 9.374 T.R.B, -
AGMARES con 27,620 T.R.B NAVTRANA con 11.208 T.R.B, SERVIO-
CEAN 5.161 T.R.B. REPRECO 1.833, en total en número de 37 -
naves de bandera nacional.

El Transporte Marítimo Internacional, al momento participa -
de las siguientes Conferencias (Rutas establecidas); desde -
el 18 de enero/74, a la Conferencia EUROPA-PACIFICO SUR-MAGA
LLANES; desde el 1º de junio de 1975, a la Conferencia Japón
Lejano Oriente; desde el 14 de julio de 1978 a la Conferen-
cia MEDITERRANEO-COSTA ESTE DE LATINOAMERICA-RUMBO SUR, y -
desde el 1º de enero/82 RUMBO NORTE. Desde el 17 de agosto-
de 1978, a la Conferencia Costa Este de EE.UU. y Golfo de Mé
xico y finalmente desde el 16 de noviembre de 1981, en la ru
ta SUDAFRICA-ARGENTINA-BRASIL, tráfico que se dividió desde
marzo/83, en dos independientes: SUDAFRICA-ARGENTINA-ECUADOR
COLOMBIA; y el otro BRASIL-ECUADOR, extendiéndose a Chile a
partir del 18 de abril de 1984. Hoy en día todas las nacio-
nes gozan de entera libertad para el empleo comercial y Pacífi
co del Mar, aunque bajo ciertas circunstancias, esta situación
puede sufrir alteraciones debido a la importancia relevante -
que tiene para el mantenimiento de la vida de una nación, im-
portancia que es consecuencia de ciertas características espe
cíficas, pues no escapa al criterio, lo ventajoso del tráfico
marítimo, que mientras las vías terrestres son fijas y están-
determinadas por la topografía de las zonas que atraviezan, -
* haciéndolas por lo mismo vulnerables, la gran flexibilidad en
las comunicaciones marítimas, y el hecho de ser variables en
las rutas que recorren el ancho e inmenso mar, permiten que sa
tisfagan en forma permanente las necesidades del frente econó
mico, gracias a la seguridad implícita por el hecho de correr
por un amplio escenario que exige grandes desplazamientos. -
Para el Ecuador el papel que desempeña el tráfico marítimo,-
es de fundamental importancia, más aún, en ella se juega la -
supervivencia del país. Debemos tener presente que nuestro -
país, por su ubicación cercana al Canal de Panamá puerta de -
acceso al Atlántico, facilita las comunicaciones marítimas con

la costa Este de los EE.UU. de Norte América, mientras que es tos se desarrollan sin dificultad con los países cuyas costas están bañadas por el Pacífico.

A Panamá se le considera una zona de confluencia y un punto - focal del tráfico marítimo, impuesta por la Geografía, donde las rutas marítimas, en gran cantidad, se cruzan y el Ecuador tiene en este análisis un gran significado y es un factor que en el futuro, el desarrollo del Pacífico lo hará quiera o nó, de gran valor estratégico. Otro valor que debemos considerar es la carencia de vías de comunicación terrestre, como ferrocarriles, carreteras, autopistas, etc., que toda la región sufre, y que en caso de construirse, representaría grandes vías largas y difíciles, entre las principales ciudades del Continente, por lo cual es más real, económico y de perspectivas, - el desarrollo marítimo y de sus tráficos, por facilidades ya existentes y medios, que hacen una realidad actual y una expansión segura a corto plazo.

a. TRAFICOS Y CONFERENCIAS

1) ESTADOS UNIDOS

La Carga General que se genera en el tráfico desde los Estados Unidos, se halla reservada el 50% en favor a la bande ra nacional y 50% en favor a la bandera norteamericana; sin em bargo estos porcentajes pueden variar de acuerdo a una mejor captación de carga que puedan realizar las compañías navieras, especialmente por tratarse de un tráfico abierto en virtud de las regulaciones de libre competencia que mantienen las leyes marítimas de los Estados Unidos.

En 1983, TNE mantenía una frecuencia de dos buques mensuales que recorrían Ecuador, Panamá, Centroamérica, el Golfo, Miami, la Costa Este de Estados Unidos y Canada, tanto la ruta norte como la sur, en tales circunstancias TNE acusó pérdidas de aproximadamente US\$ 2'700.000,00, evidentemente que -

con el objeto de disminuir tales pérdidas y tratar al menos de cubrir los costos, aplicó otra modalidad desdoblando el tráfico con buques tanto par la costa Este como para el Golfo. Para la Costa Este, se planificó una frecuencia de 4 buques mensuales (uno semanal) amparándose en la cega básica obtenida mediante contrato con las firmas United Brands para transportar 180.000 cajas de banano desde el Ecuador y otro puerto centroamericano. En el Golfo también se planificó servicio semanal para lo cual se suscribió un Convenio de Espacios entre buques charteados por TNE y los de Ecuadorian Line (NAPACA), de esta manera los embarcadores podían utilizar tanto los buques de NAPACA como los de TNE., pero con el conocimiento de embarque de la empresa con la cual cerraron su carga.

En el primer semestre de 1985 en la Costa Este TNE. acusa una pérdida neta de US\$ 1'378.593,00 y en el Golfo, igualmente, un resultado negativo de US\$ 267.465,00; todo el tráfico USA, en la temporada alta de enero a junio acumuló una pérdida de --- US\$ 1'666.058,00 lo cual a esta alturas hace suponer que igualaría la pérdida incurrida en 1984 (US\$ 4'276.,000,00).

Es necesario indicar que la especialización de TNE siempre estuvo sustentada por la carga general y no por la carga refrigerada que en este caso debería producir ingresos marginales, pero, por cumplir con los contratos de la carga básica se desestimó la captación de la carga general, cuyo potencial se encuentra TNE empeñada en captarla. Las condiciones de transporte de banano fueron bastante favorables para la firma United Brands que significó romper los fletes en un 50% de aquellos que aplicaba Flota Bananera Ecuatoriana para la misma firma (Cf: TNE US\$ 0.32; FBE US\$ 0.62).

TNE afirma que la reducción de fletes por la depresión del mercado de tonelaje hicieron posible tal cotización sin considerar que las flotas refrigeradas nacionales tienen una marcada ventaja comparativa de generar fletes exclusivos tanto por existir generación de carga propia y de tener combustible a -

precios nacionales que el tonelaje de mercado no lo posee. La ventaja está en la exclusividad de poder controlar el tráfico refrigerado hacia los Estados Unidos y no en la posibilidad escueta de una sobreoferta de tonelaje reefer. Sin embargo es posible definir que al introducir exceso de tonelaje refrigerado en el mercado es evidente que los fletes por su alta sensibilidad disminuirían puntos, además de que la temporada estaba considerada como baja, (se sobreentiende exceso de tonelaje nacional, buques charteados). En mi opinión esta nueva inyección de tonelaje en un mercado saturado y deprimido perjudicó a Flota Bananera Ecuatoriana y quedó fuera de economía. Como práctica comercial sería aceptable, para eliminar competencia desleal, pero tratándose de empresas estatales y de especialización distinta produce una duplicación de esfuerzos que a la final ocasiona resultados negativos por partida doble porque con este esquema TNE duplicó las pérdidas y Flota Bananera Ecuatoriana se dirige prácticamente a la quiebra.

El mercado potencial de TNE es la carga general y al pretender incursionar en otra especialización dirige esfuerzos al sector que no está considerando como potencial sino como básico y deja descuidado o descubierto el mercado de carga general, que por su estructura es de mejor calidad y por tanto más competido, este hecho ha permitido que TNE mismo se desplace de este mercado y permita el acceso de otras empresas nacionales y extranjeras en las posiciones de dominio. En tales circunstancias se puede notar que Empresas como AGMARES, NAVCONS y la misma NAPACA hayan superado posiciones que antes eran de control de TNE.

Por otro lado en el Golfo se permitió el acceso a carga de exportación a la firma Ecuadorian Line cuya especialización de transporte refrigerado fue ampliado a carga general, gracias a la facilidad que le otorgó TNE con el Cross Space Charter & Rationalization Agreement. Ecuadorian Line por cierto bajo los fletes y quitó a TNE una buena cantidad de clien

tes.

Las perspectivas son prácticamente inescrutables al tener que asumir la administración de buques de Flota Bananera Ecuatoriana; al respecto se debe considerar que los buques estatales siempre fueron y son más costosos de operar que aquellos que compiten en el mercado, tal es así que mucho más económico resulta trabajar con buques charteados que con los propios. En tales circunstancias el panorama indica que al servir el tráfico de EE.UU., con buques charteados más baratos y a pesar de ello hay pérdidas el momento de operar los buques de Flota Bananera Ecuatoriana, cuyos costos son notablemente superiores complicarían aún más la posición de TNE. en el tráfico USA. La cuestión es que el 60% del comercio exterior que genera Ecuador se lo realiza con EE.UU. por ello es preciso definir la filosofía de las Empresas Estatales en esa área.

(a). I ZONA.-

Comprende los Puertos de New York, Baltimore, Philadelphia, Charleston entre otros hasta Jacksonville. además se incluye los puertos de los Grandes Lagos Milwaukee, Gren Bay, desde los cuales no existen servicios de líneas nacionales. En esta zona se han movilizado 76'910.643 kilos de carga y se han generado \$12'100.873 USA de dólares por concepto de fletes con respecto al año anterior se ha producido una ligera disminución en las cargas 2.59% y los fletes se han mantenido en los mismos niveles.

Los Puertos de New York y Savannah, son los que generan los mayores volúmenes de carga, especialmente desde este último puerto donde se importa papel para la elaboración de las cajas de bananos.

Las Compañías Navieras Nacionales autorizadas a participar en esta zona son: TRANSNAVE, FLARE y NAPACA estas últimas compañías son las que lograron la mayor captación 69% en carga y 68% en fletes, lo que demuestra el gran poder de comercializa

ción que tiene establecido, especialmente por lo que opera con buques refrigerados que llevan banano de exportación y retorna con carga general de importación rentabilizando óptimamente su operación, sin detrimento de sus itinerarios que los ofrece en forma semanal.

TRANSNAVE que ofrece una modalidad de operación similar a la de NAPACA, apenas logra captar 9% en carga y 13% en fletes. Igualmente la FLOTA BANANERA ECUATORIANA capta 11% en carga y 8% en fletes. En conjunto las compañías nacionales capturaron 89% en carga y 89% en fletes. La compañía americana US-LINE apenas logra captar el 4% en carga y 6% en fletes. Otras compañías extranjeras capturaron 7% en carga y 5% en fletes.

(b). II ZONA.-

Comprende el Puerto de Miami, el cual lo he considerado como una zona por general un gran volumen de fletes y carga, así como también por su posición estratégica en el área de la costa y Golfo de los Estados Unidos. Se han movilizad 28'382.115 kilos de carga y se han generado ----- USA \$7'711.313 por concepto de fletes. Con respecto al período anterior los volúmenes de carga y fletes se han mantenido en los mismos niveles.

* En esta zona las compañías navieras nacionales autorizadas a participar son las siguientes: FLARE, NAVCONSA, TRANSNAVE y NAPACA, esta última compañía es la que logra la mayor participación 27% en carga y 29% en fletes, seguida de TRANSNAVE 17% en carga y 17% en fletes.

Todas las compañías nacionales en conjunto capturaron 62% en carga y 61% en fletes. Las compañías americanas se encuentran representadas por las compañías US.LINE y C.C.T. esta última compañía es la que logra la mayor participación 38% en carga y 39% en fletes, cuya especialidad es la de ROLL-ON ROLL-OFF que opera con frecuencias quincenales y tiene esta-

blecido su centro de operación desde ese puerto, lo que le permite mantener una mejor comercialización y un buen competidor de las compañías nacionales.

(c) III ZONA

Comprende los puertos de Houston, New Orleans. Gulf Port entre otros desde los cuales se ha movilizado 122'648.552 kilos de cargas y \$12'121.344 USA de dólares por concepto de fletes, con respecto al año anterior tanto en carga como en fletes se han producido una mínima reducción.

Sin embargo, es necesario señalar que es la zona que genera los mayores volúmenes de carga en el tráfico de EE.UU. Las compañías navieras nacionales autorizadas a participar en esta ruta son: NAVCONSA y TRANSNAVE.; en esta zona se presenta la particularidad de que TRANSNAVE mantiene de acuerdo de Cross-Space Charter con la compañía Norteamericana Ecuadorian Line que es agente de la compañía Naviera Nacional NAPACA, en virtud de lo cual la compañía nacional viene participando en el transporte de la carga, con buques de carga general con frecuencias semanales alternados con TRANSNAVE.

La compañía naviera AGMARESA cuya especialidad es la del transporte refrigerado de exportación, tiene establecido su centro de operación en el Puerto de Gulport hacia donde lleva banano de exportación y retorna transportando exclusivamente papel para la elaboración de las cajas de banano mediante autorización especial otorgado por DIGMER, por lo que su participación es significativa.

La Compañía NAVCONSA captó 29% en carga y 18% en fletes. Todas las compañías nacionales en conjunto captaron 88% en carga y 83% en fletes.

La bandera norteamericana se encuentra representada por las compañías C.C.T. y LIKES LINES, esta última compañía es la

que logra mayor participación 8% en carga 11% en fletes. Otras compañías operaron mediante dispensa y su participación es muy insignificante.

(d) IV ZONA.-

Comprende los puertos de la costa Oeste de los Estados Unidos, San Francisco, Los Angeles, Long Beach, entre otros, desde los cuales se ha movilizado 4'567.010 kilos de carga y \$1'245.515 USA dólares por concepto de fletes. Con respecto al año anterior se han producido un aumento del 13% en carga y 46% en fletes.

Las compañías navieras nacionales que operan regularmente en esta ruta son FLARE y NAVICANA, esta última compañía es la que logra mayor participación 55% en carga y 69% en fletes, TRANSNAVE ha realizado un viaje esporádico, por lo que su representación no es muy significativa. (FLARE a partir de 1986 deja de operar).

FLOTA BANANERA ECUATORIANA captó el 16% en carga y 12% en fletes. Todas las compañías nacionales en conjunto captaron 75% en carga y 86% en fletes.

La bandera americana representada por la compañía US. LINE captó 25% en carga y 14% en fletes.

En todas las zonas la participación conjunta de la Flota Nacional se encuadran dentro de los porcentajes señalados en la Ley de Reserva de Carga, sin embargo es necesario señalar que la activa participación de las compañías nacionales en las diversas modalidades de operación trae como consecuencia una sana competencia de fletes que beneficia al comercio nacional.

Se puede apreciar en el cuadro de fletes según compañías navieras, la compañía que logra su mayor participación en to-

das las zonas es la compañía NAPACA que captó el 41% seguida de TRANSNAVE con el 14% de la compañía americana C.C.T. con el 11%

2) AMERICA DEL SUR.-

En los últimos años los volúmenes de carga que se generan en esta área, son de considerable representación, especialmente desde Chile y Brasil por los grandes volúmenes de importación como son; hierro, maquinarias y materias primas que utilizan los sectores agrícolas e industriales así como de la construcción. En esta área los tráficos reservados corresponden a los países de Argentina y Brasil, TRANSNAVE es la compañía naviera nacional autorizada para participar en esos tráficos con Brasil existe un Convenio de Transporte Marítimo celebrado a nivel de gobierno en que se reparten las cargas 50/50 con la compañía Brasilera LLOYD LIBRA. Con Argentina, TRANSNAVE opera en asociación con la compañía Colombiana AGROMAR, se encuentran en estudio un Convenio de Transporte Marítimo a celebrarse con el gobierno de Argentina para la participación de la Compañía ELMA.

3) TRAFICO BRASIL.-

El Ecuador prácticamente no genera carga de exportación hacia el Brasil; el año pasado apenas se generaron fletes por US\$ 130.000,00 en tanto que para las importaciones los fletes alcanzaron una cifra superior a los US\$ 20'000.000 de los cuales TNE captó aproximadamente el 50% (incluyendo las reliquidaciones de los OVER de LOLISA del Brasil). Para el presente año en junio los ingresos por fletes alcanzan la cifra de US\$ 5'469.659,00 y una utilidad neta de US\$157.672. A pesar de que este tráfico es rentable en una sola ruta (de Brasil hacia Ecuador) todavía es posible dar empleo a nuestros buques y asegurar una modesta utilidad.

Existía la posibilidad de que otra empresa nacional incurriera en este tráfico (NAVCONSA) pero las posibilidades de que se realice dicha concesión permitiría una competencia des-

leal entre empresas nacionales a menos de que exista la facti
bilidad de denunciar el Convenio Bilateral que Ecuador mantie
me con Brasil y se logre un 80% de los fletes generados por -
las importaciones Ecuatorianas. Al parecer la Dirección Gene
ral de la Marina Mercante no concederá permiso de tráfico. -
La otra empresa nacional respalda su solicitud en la mala ca-
lidad del servicio que ofrece TNE, especialmente desde Argen-
tina donde incluso aplica fletes no competitivos con la empre-
sa Argentina ELMA, lo de la calidad del servicio no puede ser
del todo cuestionado en cambio de los fletes se ha demostrado
que al aplicarse un recargo de US\$500,00 por uso de contenedo-
res, valor que las otras empresas no aplican, sin embargo -
prestán los contenedores sin costo adicional al flete, hacen-
que el flete de TNE sea más alto.

(4). TRAFICO EUROPA NORTE.-

En este tráfico TRANSNAVE es miembro de la conferen-
cia EUROPA PACIFIC y MAGALLANES y ha suscrito un Convenio de
transporte entre Líneas Europeas y Sudamericanas, en el que -
se reparten las cargas de importación en una proporción de -
50/50.

Para el área de Europa Norte se constituyó el POOL EUROPAC -
que actúa bajo la modalidad de FULL MONEY POOL y tiene dos -
servicios operativos, Euroandino y Eurosál, el Grupo Eurosál
al que pertenece TNE., opera con buques contenedores, y el
otro opera con buques convencionales.

Cabe señalar que en las estadísticas solamente se registran-
los volúmenes de cargas que se generan en el tráfico Europa-
Norte-Ecuador, lo cual no refleja realmente los ingresos ob-
tenidos por la línea naviera nacional TNE., cuyo resultado fi
nal se establece una vez que se liquida el POOL del resulta-
do. Merece resaltar que en este tráfico TRANSNAVE alcanza -
el mejor ingreso en comparación con otros tráficos.

(5) TRAFICO EUROPA MEDITERRANEO.-

En el área del Mediterráneo TRANSHAVE opera en servicio conjunto entre líneas Europeas y Sudamericanas, su modalidad de operación es con buques convencionales y su participación es 50/50%.

En este tráfico TNE., forma parte de la Conferencia ESPM/MEDISPAC, grupo que ha formado un Pool de resultado. Para 1986 a TNE se le asignó una cuota de US\$ 2'800.000 (share) y cuatro salidas al sur. Hasta la mitad del año TNE obtiene un ingreso de US\$ 2'722.855 y un resultado neto positivo de US\$345.126 ejecutados en tres viajes. Este tráfico es rentable únicamente en la ruta sur puesto que el Ecuador casi nada exporta a los países de Europa-Mediterráneo, sin embargo, debe estar presente en esta Conferencia y evitar ser desplazada por otras empresas nacionales (NAPACA), para el segundo semestre le quedará a TNE una captación de apenas US\$ 75.000 y efectuar una salida adicional cuyo costo varía entre US\$ 700 y 800 mil dólares, que es el costo aproximado del viaje del buque propio. Es decir que a fin de año este tráfico arroja pérdidas. Es posible que se pueda atener este resultado negativo consiguiendo cargas N° POOL que en nuestra opinión resulta difícil por lo deprimido del mercado.

(6) TRAFICO JAPON.-

En este tráfico la compañía naviera autorizada a participar es TRANSHAVE, quien es miembro de la Conferencia JAPAN WESTSOUTH CONFERENCE, mantiene un Convenio de Transporte entre líneas japonesas, igualmente con una línea sudamericana.

Los resultados del POOL son líquidos de acuerdo a la generación de cargas con una proporción de 50/50%; en este tráfico también logra optimizar su operación y sirve además los puertos de TAIWAN, HONG KONG, KOREA, como complemento del servicio.

Este es uno de los tráficos por el cual TNE, obtiene el mejor rendimiento de su flota en el primer semestre de 1986. Logra una utilidad neta US\$ 1.848.705,00 registrando un ingreso de US\$ 7'376.173,00 los principales rubros de transporte en la ruta hacia el Japón constituye la carga general, siendo el flete más representativo el de la harina de pescado. TRANSNAVE aplica fletes de aproximadamente US\$ 80 la tonelada, para el transporte ensacos términos Liner, sin embargo cuando la exportación se realiza en términos FIOST aplica fletes que van desde US\$ 55,50, 45, 40, 35, 30. Se debe aclarar que el 80% del booker de la carga lo realiza la empresa directamente con los brokers (Transoceánica y otros) y no con el agente que es el negociador especializado. Los diferentes fletes de harina de pescado que se mencionaron aplica TNE., demuestran la inestable capacidad de negociación de la empresa, en tanto que los fletes que puede registrar el agente y que se ha podido constatar, son de mejor calidad que los obtenidos por la empresa directamente.

(7) TRAFICO SUDAFRICA.-

En este tráfico TNE es la línea autorizada a participar y ha celebrado un Convenio de Asociación con la compañía AGROMAR, a fin de complementar un mejor servicio de la área, se encuentra pendiente un convenio de transporte entre líneas sudamericanas y sudáfrica.

* El grueso de la carga que se moviliza en este tráfico proviene desde Sudáfrica, de manera especial hierro. Los resultados son bastante buenos al obtener ingresos de US\$ 1'497.494 y consigue un resultado neto positivo de US\$ 639.516,00. Este tráfico es bastante favorable puesto que se opera buques charteados cuyo rate de arrendamiento es muy bajo en las zona de Durbn. No se realizan viajes desde Ecuador hacia Sudáfrica.

C A P I T U L O I I I

DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

A. - POLITICAS, PLANES Y PROYECTOS DE DESARROLLO PARA LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

Antes de entrar al análisis de las políticas, planes, proyectos de desarrollo para la Flota Mercante Nacional, debo indicar ciertos fundamentos básicos que se necesitan para crear, agrandar, cambiar, reducir y optimizar una flota de tráfico de ultramar y de cabotaje.

Como se indicó la actividad del transporte marítimo es el negocio de transportar mercaderías y/o pasajeros, por mar desde un puerto requerido de origen a un puerto requerido de destino, en un tiempo determinado. Como todo negocio está sujeto a la premisa básica de la "oferta y la demanda". En el tráfico marítimo, más que en cualquier otra actividad, el transporte marítimo se deriva de la demanda de transporte de bienes, desde los puntos de producción hacia los puntos de destino, donde eventualmente se consumirán. Si analizamos que los océanos, ríos y extensiones de agua, cubren las 3/4 partes de la tierra, por lógica hay una fuerte relación de interdependencia entre el comercio internacional y el transporte marítimo a tal grado de dependencia, que según estudios y estadísticas se ha establecido que aproximadamente el 95% de todos los bienes son transportados por vía marítima.

Como resultado de este análisis podemos desprender que "cuando no hay comercio no habrá transporte marítimo y cuando no hay transporte marítimo, no habrá comercio". Esto nos indica claramente que el tráfico marítimo es un sirviente y depende totalmente del comercio exterior, por lo cual es muy sensible a las fluctuaciones de la actividad económica mundial, continental, regional y en ocasiones vecinal.

Como resultado de todo lo anterior, cualquier incremento o

disminución en los volúmenes de carga que demanda el comercio internacional, ocasiona en forma directa, un aumento o disminución en los volúmenes y frecuencias del transporte marítimo. Al mismo tiempo, el volumen y estructura del comercio internacional, está influenciado por los cambios que sufran o sean causados por factores económicos, sociales, políticos o físicos. Resumiendo la prosperidad o decadencia de la economía mundial, hará que la demanda por servicios de transporte marítimo, sean incrementadas o disminuídas en forma directa a las necesidades comerciales mundiales. Igualmente no podemos hacer un estudio de la Flota Mercante Nacional, de una manera unilateral, sino que debemos hacer un análisis internacional, de todos los componentes que inciden en las flotas del mundo y en el comercio marítimo en general, como son desarrollo tecnológico, facilidades portuarias, políticas de los gobiernos grado de dependencia, competencia de precios y mercados, disponibilidad de transporte y productos etc., que intervienen decisivamente para el crecimiento o decrecimiento de los tráficos, conferencias y de las flotas en general. Si esto se puede ver que es a nivel mundial logicamente que repercutiría, también en lo nacional y por ende en el desarrollo mismo de la Flota Mercante, con todos sus componentes y flotas de cabotaje, tráfico internacional y de servicios específicos.

1. FLOTA PESQUERA NACIONAL

* El Mar Territorial Ecuatoriano es un espacio estratégico en que la Soberanía Nacional debe ser ejercida en toda su plenitud, por un lado, y por otro, los recursos de todo género, ictiológicos y minerales, que se encuentran ahí depositados, deben ser utilizados racionalmente por el país, por el esfuerzo y emprendimiento nacional, solo así, con una concepción global, seremos capaces de caracterizar la explotación de los recursos marinos como estímulo al desarrollo económico del país y fortalecimiento de nuestras flotas de pesca.

Debido al escaso aprovechamiento que el Ecuador ha hecho hasta la presente fecha, de los recursos del mar, la infraestructura productora de los mismos puede ser calificada como "pequeña", pero con un desarrollo lento, pero sostenido. Los mayores recursos del mar que actualmente se han incrementado son camarones, harina de pescado, atún y sardinas. El aporte que todos los productos del mar, hacen al producto interno bruto del país, han subido muy significativamente. Si tomamos como referencia el año de 1979, alcanzó el 1% y en 1985 subió al 3.8%, estimándose para 1986, superior al 4%. Las empresas conserveras alcanzan una capacidad de producción de 3'500.000 cajas de 48 unidades cada año y comprenden especialmente atún, sardinas, macarelas, moluscos y pinchaguas. De esta producción sólo es posible obtener 24'600.000 cajas o sea un 65% de lo posible, dedicándose en un 55% al consumo interno y el 45% al mercado de exportación. Como se puede observar, estamos muy lejos de la optimización de los recursos marítimos en función de aporte al consumo interno y al mercado de exportación.

La industrialización de los productos del mar, demanda una buena inversión, cuyos montos superan los 4 ó 5 mil millones de sucres, y si su rentabilidad se la considera como buena, cuando alcanza entre un 30% y un 50% de la inversión, está asegurada dicha inversión. Indudablemente tiene algunos riesgos como son la falta de abastecimiento, mercado externo variable y un consumo interno bajo.

Las fábricas de industria de harina de pescado en los últimos cinco años han crecido en un 25% comparativamente al quinquenio de 1975-1980, este alimento utilizado para alimento de cerdos, aves y vacunos, y el aceite de pescado, que se emplea en jabón, margarina, pinturas, curtiembres y otros, son muy rentables y su producción abastece al mercado nacional y también para la exportación, siendo este último el de mayor porcentaje (80%).

Como se puede observar la pesca es una actividad muy lucrativa, de gran solución para la ocupación de mano de obra ociosa de ingresos significativos de divisas al país y de producción de alimentos par la población, especialmente de bajos recursos, con gran contenido de proteínicos y calorías y de oferta abundante.

Por todo ello es que el incremento de las flotas pesqueras en especial, para todo tipo de especies marinas, es de vital importancia para el país para la industria, para el desempleo y para el pueblo de bajos recursos, consumidor de este tipo de productos.

Si todo lo indicado anteriormente nos hace meditar, es básico que debemos implementar, programas, planes y políticas que en el próximo quinquenio, sirvan como impulso definitivo al sector pesquero, y como resultado directo al incremento de la flota pesquera nacional. Estos planes y programas los debemos realizar de manera urgente, ya que la alimentación de la población ecuatoriana así lo exige. Estudios de la CEPAL indican que los terrenos aprovechables de la costa y de la sierra están en próximo coláps, debido a su mal empleo y uso dado, lo cual hace que a más de una REFORESTACION inmediata en los páramos, sub-páramos y zonas erosionadas, así como en ciertas áreas de la costa, en que la desertificación avanza a un ritmo acelerado, para las décadas siguientes tendremos menores áreas de cultivo disponibles, tierras desgastadas y por ende, menos productividad agro-pecuaria.

Si los alimentos escasean por este motivo y si tenemos como contraparte una explosión demográfica del 2.8% al 3%, es lógico que debemos orientar nuestros esfuerzos, hacia otros tipos de alimentos que sustituyan a estos mientras no tecnifiquen la producción agropecuaria. Como resultado vemos que los productos del mar son los de más grande volumen y de mejor calidad, que están en oferta en nuestros mares y a los que debemos acudir ya.

Para lograr esto, lo primero que debemos hacer es volver nuestros ojos y nuestro esfuerzo hacia el mar, fuente inagotable de recursos renovables, y tan grande y extenso, como nosotros queremos que lo sea.

Podemos bosquejar políticas y varios programas para conseguir este objetivo, los cuales los podríamos resumir en los siguientes puntos para el siguiente quinquenio 1988-1993 en la flota pesquera:

a) POLITICAS.

Concientizar al pueblo ecuatoriano sobre la necesidad de volcar nuestros esfuerzos al mar, o sus productos y recursos, como solución a corto plazo de provisión de alimentos, fuentes de trabajo, ingresos de divisas y mejora del nivel de vida de los ecuatorianos, a la vez que destinar recursos económicos tanto del sector oficial como privado, implementar leyes, reglamentos, programas y más que coadyuven al esfuerzo del desarrollo del campo pesquero, de su industria y de sus flotas, para lograr un incremento substancial y de gran proyección de esta actividad no sólo en el campo interno, sino en el contexto internacional.

Para lograr esta política por supuesto, se deben dictar las respectivas tareas y acciones a cumplir, las cuales podríamos resumir en las siguientes :

- Optimizar las industrias afines al sector pesquero elevando su producción del 64% al 100% de su rendimiento (ocupación de la parte ociosa).
- Incrementar armónicamente las flotas pesqueras, de acuerdo a estudios realizados⁴ por los organismos respectivos, que

4. * ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD. - "ASTILLEROS NAVALES" 1980. - -
DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL DE LA ARMADA

dan un aproximado de 36 unidades nuevas por año.

- Propagar a nivel popular el consumo de productos del mar en forma masiva.
- Ofertar los productos con implementación de "fundas populares" de especies marinas (como se lo realiza en otros países).
- Facilitar créditos y recursos económicos para la expansión de todo el complejo pesquero.
- Expandir la flota pesquera nacional, hacia la conformación de una pequeña pero moderna "flota pesquera oceánica", con gran radio de acción.
- Terminar de construir los puertos pesqueros programados, industriales de Manta, Posorja, complementarios de Esmeraldas y Puerto López, y artesanales de Santa Rosa y Puerto Bolívar.
- Fomentar una mejor ordenación de los recursos acuáticos vivos en la zona de las 200 millas de Mar Territorial.
- Aprovechar mejor las capturas de pescado, reduciendo los desechos y el deterioro, aumentando al máximo el uso de pescado para el consumo humano, estableciendo mejores sistemas de mercadeo y distribución a nivel nacional e internacional.
- Crear pesquerías y agricultura continental en zonas de poca o ninguna posibilidad de creación de pesquerías marinas.
- Desarrollar la infraestructura de los Astilleros para la construcción de naves pesqueras adecuadas a nuestras necesidades y para ofrecer mantenimiento y reparación de las mismas.

Como podemos observar todas estas acciones y tareas deben estar encaminadas a alcanzar los objetivos propuestos anteriormente y adecuados a muchos parámetros existentes como son:

- Ampliación de las Zonas Económicas Exclusivas a 200 millas que más de 100 países la están explotando en lo que a pesca se refiere. Se debe mencionar que el 99% de las capturas a nivel mundial se lo hace en estas zonas.
- El aumento constante de la demanda de pescado junto con la reciente disminución del ritmo de crecimiento de la disminución pesquera, que hace que en el futuro la oferta de pescado sea desfavorable en relación a la demanda.
- La inmigración y compartición de las poblaciones de peces entre diferentes naciones, por lo cual es necesario un ordenamiento multinacional.

La política pesquera en resumen debe en lo posible ajustarse a los programas especiales de Acción iniciada en 1979 con ayuda de la F.A.O, con el programa global para el desarrollo y ordenación de la Explotación pesquera en las Zonas Económicas Exclusivas (Programa ZEE). Este programa está bien establecido y planificado, constituyendo el principal medio para prestar asistencia técnica a los países en desarrollo y para aumentar su capacidad para el desarrollo y el ordenamiento de sus pesquerías marinas.

Como consecuencia de todo este programa, es obvio que la Flota Pesquera Nacional, debe sufrir una clara y lógica transformación, modernización y tecnificación.

Transformación a una flota capaz de abarcar todo el mar territorial de las 200 millas y aún con mayor proyección, hacia la conformación de una pequeña flota pesquera oceánica.

Modernización en todos los aspectos, ya que la actual flota está envejeciendo muy rápidamente, con unidades que sobrepasan los 30 ó más años de servicio (17%) de más de 20 años un alto porcentaje (35%) y con más de 15 años el mayor porcentaje (42%). En la última década el remplazo ha sido muy escaso y el aumento insignificante. Uno de los incentivos para el desarrollo de la Flota Pesquera fue el subsidio a los combustibles, los cuales determinaron que los costos de operación bajen ostensiblemente y que las utilidades se incrementen. En la actualidad aún sigue siendo bajo el valor del combustible, esperando que se mantenga el próximo quinquenio, en niveles, bajos, lo cual comparativamente a nuestros vecinos, nos da gran ventaja, en costos del producto final y nos pone en condiciones aceptables de competir en los mercados foráneos.

El Pacto Andino con las nuevas reformas y una posible reactivación económica entre los miembros, abre una posibilidad de volver a tener mercados como Venezuela y Colombia, en los cuales el producto ecuatoriano, llegó a tener muy apreciable aceptación, aunque posteriormente se pusieron trabas a estos productos en fomento a las industrias de esos países. Por todo lo expuesto anteriormente, es lógico y de imperiosa necesidad, el desarrollar la flota pesquera, rejuvenecerla y tecnificarla acorde a los últimos adelantos de la técnica pesquera a fin de que pueda competir con las flotas de otros países, abaratar costos y obtener mejores capturas. El Ecuador debe sacar el máximo de ventaja de su posición, de sus 200 millas de mar territorial, y de su riqueza pesquera codiciada y explotada por otras naciones.

2. FLOTA DE SERVICIOS ESPECIFICOS

Es muy importante en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, el desarrollo de sus flotas, y de entre ellas el de la Flota de Servicios Específicos.

Conforme siga desarrollándose la Marina Mercante y en especial

la infraestructura de apoyo a las flotas como son los puertos canales, muelles, etc., con sus varios servicios, es indispensable que también se desarrolle la Flota de Servicios Específicos, y esto es natural debido a que son en esencia, los que dan la seguridad, la facilidad y la garantía de servicios eficientes en los puertos, canales y también en el mar territorial aledaño, a todos los buques de tráfico internacional, tráfico de cabotaje y flota pesquera.

En los últimos años especialmente, el tráfico de todo tipo de naves, se ha incrementado en forma muy significativa, en los puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar, por lo cual es necesario aumentar y optimizar a la Flota de Servicios Específicos.

Como política, que se podría seguir sería: "Desarrollar, implementar y optimizar a la Flota de Servicios Específicos, a fin de contribuir a la seguridad de las naves y puertos, dar facilidades portuarias, de canal y de navegación costera a los buques de tráfico internacional, cabotaje y pesqueros, colaborar en el control de contaminación de las aguas y proteger, rescatar y salvar a las naves de percances, siniestros emergencias y desastres que se presenten en el territorio marítimo ecuatoriano".

Es conocido por todos las facilidades que al respecto se -- brindan en cualquier nación más desarrollada y que a más de dar seguridad, protección y ayuda a las naves que surcan sus aguas, han contribuido también a la investigación de los fenómenos naturales, climatológicos, de recursos marinos y con secuencias de la contaminación de las aguas.

El país por supuesto necesita de este tipo de naves llamadas de "Servicios Específicos" ya que en muchas ocasiones, nos hemos visto enfrentados a siniestros y emergencias, que no han podido ser resueltas adecuadamente por falta de disponibilidad de medios. Las tareas que se podrían enunciar, base de la conformación adecuada de una flota, de servicios espe-

cíficos sería:

- Dotar en cada Autoridad Portuaria y Terminal Petrolero de 2 naves "motobombas" con capacidad de combatir flagelos - de gran magnitud en los buques y naves que utilicen los servicios de los puertos respectivos.
- Incrementar o renovar los "Remolcadores", en cada Autoridad Portuaria y Terminales Petroleros, de acuerdo a los estudios que se hagan en cada una de estas entidades.
- Proveer de un "buque-grúa" de capacidad de 200 toneladas de "BUM", para maniobra de carga o descarga de maquinaria y equipo pesado.
- Dotar de un "SKINMER" (naves para control de derrames de petróleo) con todos los aditamentos y materiales necesarios para su utilización correcta en caso de una emergencia. Dicha embarcación debe estar localizada en BALAO, preferentemente.
- Adquirir dos nuevas dragas y optimizar las que se dispone para el dragado y limpieza de los canales de ingreso a los puertos, de los ríos para que sean utilizables en la navegación y control de inundaciones, a la vez que efectúen relleno hidráulico de las zonas en que operen.
- Mantener y optimizar los trasbordadores, gabarras mayores y pontones existentes, para darles el mejor uso posible.
- Planificar mayores inversiones con el buque "ORION" para oceanografía, hidrografía y Fenómenos climatológicos como el del "Niño", de propagación de las "ondas KELVIN", y más fenómenos que pueden afectar al país en su zona marítima, como los TSUNAMIS.
- Optimizar al buque de investigación pesquera "TOHALLI", -

para que cumpla en mejor forma sus trabajos de investigación.

- Implementar un buque de salvataje, con equipos apropiados como ser: cámaras de descomposición, quirófano de emergencia, materiales de ayuda (soldadoras, palletes, bombas de achique y contraincendio, mangueras, escalafandras, máscaras tanques de oxígeno, herramientas etc.) y si económicamente es factible, con la dotación de un helicóptero pequeño, para búsqueda, rescate y salvataje. Como se puede ver esta Flota de Servicios Específicos es de gran utilidad, variada y de proyección de la seguridad y ayuda marítima pero un eficiente y seguro desarrollo de los otros campos de la Flota Mercante Nacional.

3.- FLOTA DE CABOTAJE

El delinear una política, así como planes y programas para aplicar a la flota de cabotaje del país, y obtener su desarrollo u optimización, es un tanto complicado, ya que debe estar estrechamente relacionado con los planes de desarrollo del país, en lo tocante a los campos en los que la flota tiene que ver, como son: combustibles, transporte de pasajeros y mercaderías, turismo, aguateros y otros. Es conocido que el mayor tráfico de cabotaje se lo realiza en el Litoral Ecuatoriano, luego en el Archipiélago de Galápagos y como último, en la región oriental.

El tráfico de cabotaje en el litoral, está destinado especialmente al transporte de hidrocarburos y derivados, desde Baño a la Libertad y Guayaquil. Este tráfico actualmente se lo realiza con las unidades ya mencionadas en el capítulo anterior, y uno de los mayores temores es la construcción de Oleoductos y Poliductos, por lo cual la flota se ha abstenido de incrementarse, renovarse, o lograr su optimización; sin embargo, el consumo de combustible en el país es cada día mayor y las necesidades de transporte por vía marítima son igual

Desarrollar el tráfico de cabotaje de turismo y carga, en la zona insular de Galápagos y, con el Continente es representativo y tiene gran proyección, siempre y cuando se efectúe una planificación y se dicten políticas adecuadas; es por eso, que se debe estudiar muy cuidadosamente, las repercusiones que tendría un desarrollo muy significativo, en las islas, su ecología y la posición estratégica que se obtendría. Se puede esbozar políticas y tareas o acciones a seguir para la flota de cabotaje nacional de la siguiente forma, par el siguiente quinquenio, 1988-1992.

"Desarrollar a la Flota de Cabotaje Nacional, rejuveneciéndola, renovándola y optimizando sus servicios a nivel litoral, insular y orientar, a fin de contribuir a fortalecer la Flota Mercante Nacional, la Marina Mercante y por ende al país.

Para el cumplimiento de esta política, se podría implementar las siguientes tareas y acciones a cumplir.

- Reemplazar las unidades más veteranas, que tengan sobre los 40 años de servicios, en forma prioritaria en los primeros años (8 unidades) con unidades nuevas y de mejores características y sucesivamente un término promedio de 4 a 5 unidades por año.

- Optimizar a los buques de menos de 20 años de servicio, (7 unidades), manteniéndolas en un nivel alto de servicio y operatividad.

- Desarrollar el turismo a la Zona Insular de Galápagos, creando una infraestructura apropiada tanto en tierra, como en la Flota, que la serviría.

- Adquirir naves de muy alta velocidad para cabotaje, especialmente en el Golfo de Guayaquil y su estuario (HOVERCRAFT, deslizadores, etc.), que puedan competir con las vías terrestres.

- Mejorar el sistema portuario del país.
- Dragar y mantener aptas las vías fluviales así como todo el sistema de balizamiento y ayudas a la navegación, tanto en el Litoral como en la región oriental.

Con todas las acciones propuestas, más el apoyo gubernamental, con el mantenimiento del precio de los combustibles a un nivel bajo, y la debida concientización a los potenciales usuarios, es más que seguro el obtener un desarrollo firme de la flota de cabotaje. El desarrollo de la zona insular debe estar acorde a los planes propuestos por el CONADE para el quinquenio analizado. El turismo a las Islas Galápagos puede ser incrementado facilmente, cambiando por supuesto a la legislación y reglamentos en vigencia que permiten a 25.000 turistas anualmente, visitar esta joya de la naturaleza. Las ventajas que se tienen con el transporte de cabotaje, son algunas, como precios bajos para transporte de carga a pasajeros, mayores volúmenes de carga desplazadas, evita el monopolio del transporte terrestre, genera muchos puestos de trabajo, integra zonas que permanecen aisladas por falta de vías terrestres de comunicaciones.

No podemos olvidar que las flotas de transporte marítimo de cabotaje o de ultramar, se desarrollan de acuerdo a la cantidad de carga y de comercio que se tenga, ya que son sirvientes de estas actividades, por lo cual las políticas de desarrollo de las flotas no deben ser tomadas o analizadas en forma aislada, sino dentro del total contexto que representa el desarrollo integral de las zonas a las que el tráfico de cabotaje puede y debe tener presencia, como son el Litoral Ecuatoriano, su región insular y la región oriental en los sistemas fluviales que ofrecen oportunidad de navegación.

Para mejor visualización de la flota de cabotaje, se puede recurrir al Anexo N° 3, en los que se describe la situación de la flota de Cabotaje a los años 1985-1986, el tipo de unidad,

su especialidad, la edad promedio de cada una, el tonelaje de registro bruto (T.R.B.), el tonelaje de registro neto (T.R.N.), la capacidad de carga en metros cúbicos (M3) sea carga seca o líquida, nombre del Armador y de la unidad etc.. Mención aparte merece el transporte de combustible o hidrocarburos, en que la flota se desarrolla de acuerdo a las necesidades y consumo que el país tenga de estos materiales y de futuros descubrimientos de los mismos, existiendo posibilidades en la Provincia de Manabí, en la reactivación de los pozos de la Península de Santa Elena, en el Gas del Golfo de Guayaquil, el desarrollo del complejo petroquímico de Atahualpa, y los resultados de la prospección y exploración petrolera en las áreas submarinas de la costa ecuatoriana, proyectos que deben ser contemplados en el plan quinquenal del CONADE para los próximos años, y que de realizarse incidirán directamente al desarrollo, fortalecimiento y empleo de la flota de tráfico de cabotaje.

El desarrollo maderero y su explotación, tanto en la Zona de Esmeraldas, como en la región oriental, es otro factor muy significativo para el empleo del tráfico de cabotaje que en la actualidad ya tiene un desarrollo incipiente, pero de magníficas proyecciones.

Si resumimos, serán las políticas de desarrollo costero tanto en industrias, productos agropecuarios y turismo, lo que incidirá directamente en el fortalecimiento y desarrollo de la flota de tráfico de cabotaje, o en su estancamiento.

4. FLOTA DE TRAFICO INTERNACIONAL

Antes de poder delinear las políticas a seguir y las tareas o acciones que en conjunto sean las pautas y caminos establecidos, creo indispensable hacer un ligero análisis del comercio durante el último año de acuerdo a estadísticas existentes en la Marina Mercante Nacional y en la Autoridades Portuarias.

Durante el año de 1986, el Comercio Exterior Nacional por vía Marítima, fue de 16.000'520.660 kilos de carga y generó más de 357'750.000 U.S.A. dólares por conceptos de fletes, incluidos los fletes resultantes del transporte de hidrocarburos, tanto de importación, como de exportación, resaltando que aproximadamente el 71% del total de la carga movilizada corresponde a hidrocarburos, lo que demuestra la gran incidencia del petróleo, soporte de la Economía del país especialmente por que éste constituye el principal producto de exportación.

a. IMPORTACIONES

Las cargas de Importación durante el año de 1985 fueron del orden de 2.448'156.654 kilos, los cuales dieron como resultado, la suma de 165'827.789 U.S.A. dólares por concepto de fletes. En 1986 el crecimiento fue muy reducido por varios factores, especialmente por la baja del precio del petróleo, lo cual afectó mucho a las importaciones, aunque de todas maneras, fueron significativos los resultados. Aproximadamente las importaciones ascendieron a 2.560'000.000 kilos y a unos 175'000.000 U.S.A. dólares.

Como resultado de una mejora en la producción agropecuaria y a un ajuste a la economía, las importaciones sufrieron una ligera disminución, especialmente en productos alimenticios como: arroz, azúcar, y maíz principalmente en carga GRANEL LIQUIDA, se produjo una notable reducción esto es debido a que el rubro de aceites y lubricantes, se los ha registrado en la carga de hidrocarburos.

En carga GRANEL SOLIDA, se disminuyeron las importaciones de trigo y otros productos.

Del análisis del cuadro de importaciones y exportaciones según los países (anexo 5) se desprende que el 42% de los volúmenes de carga de importación, se lo hace desde los Estados Unidos, lo que demuestra el gran movimiento comercial y marí-

timo que existe con el país del norte, siguiendo en importancia, la América del Sur con el 25% y luego los países de Europa con un 15%.

Los volúmenes de carga y fletes captados por parte de la Bandera Nacional fueron, según el siguiente cuadro.

C U A D R O N° 2

VOLUMENES DE CARGA Y FLETES DE BANDERA NACIONAL

	KILOS	%	U.S.A. FLETES	%
<u>BANDERA NACIONAL:</u>	1.213'199.332	50	78'380.054	47
BUQUES PROPIOS	421'141.812	18	24'397.029	21
BUQUES CHARTEADOS	729'057.520	32	43'983.025	26
<u>BANDERAS EXTRANJERAS</u>	1.243'957.322	50	87'447.735	53
T O T A L	2.448'156.654	100%	165'827.789	100%

FUENTE: DIRECCION DE LA MARINA MERCANTIL

Los porcentajes captados con la Bandera Nacional se encuentran dentro de lo estipulado por la Ley de Reserva de Carga, sin embargo es necesario señalar que en mayor proporción lo hacen los buques charteados que los utilizan como complemento de sus bodegas para transportar las cargas que por Ley corresponde.

b. EXPORTACIONES

Las cargas de exportación por vía marítima totalizaron 12.551'359.730 kilos y 157'432.639 U.S.A dólares por concepto de fletes. El siguiente cuadro indica el movimiento de la carga y su incidencia en fletes, que se ha producido en porcentajes.

CUADRO N° 3
MOVIMIENTO DE LA CARGA E INCIDENCIA EN LOS FLETES

		KILOS		FLETES U.S.
CARGA EN GENERAL:	INCREMENTO	45%	INCREMENTO	23%
CARGA REFRIGERADA:	INCREMENTO	9%	INCREMENTO	13%
CARGA GRANEL SOLIDA:	INCREMENTO	152%	INCREMENTO	188%
CARGA GRANEL LIQUIDA:	INCREMENTO	2%	INCREMENTO	63%

FUENTE: DIRECCION DE LA MARINA MERCANTE.

Las exportaciones han presentado una notable recuperación gracias a la política de fomento, emprendido por la actual administración que ha vigorizado a este gran sector generador de divisas.

En carga general tuvieron el mayor aumento el café, cacao y elaborados de cacao; en carga refrigerada el aumento se debió especialmente al banano y también tuvieron un repunte los productos del mar; en carga "Granel Sólida" su aumento es muy significativo gracias a los grandes lotes exportados de harina de pescado que han beneficiado notablemente al sector pesquero.

Si analizamos globalmente todas las cargas incluyendo los hidrocarburos en el cuadro de Importaciones y Exportaciones según países (anexo 4) se observa que los mayores volúmenes se destinan hacia los Estados Unidos, segundo a Korea y las Antillas por las exportaciones de petróleo y luego Sud América y Europa.

Los volúmenes de carga y fletes captados por parte de la Bandera Nacional dieron los siguientes resultados.

C U A D R O N° 4

VOLUMENES DE CARGA Y FLETES POR BANDERAS

	KILOS	%	FLETES U.S.	%
BANDERA NACIONAL	3.966'428.900	32	62'508.416	40
BUQUES PROPIOS:	1'931'082.275	16	24.436.010	16
BUQUES CHARTEADOS:	2.035'346.625	16	38'072.406	24
BANDERAS EXTRANJERAS:	8.585.430,830	68	94'924.223	60
T O T A L	12.551'859.730	100	157'432.639	100

FUENTE: DIRECCION DE LA MARINA MERCANTE

Las cargas de exportación no están sujetas a la aplicación de la Ley de Reserva de Carga exceptuándose la de hidrocarburos.

En el cuadro de importación-exportación según compañías navieras (anexo 6) se puede apreciar la participación de las Compañías Navieras Nacionales y sus diferentes especialidades de carga, destacándose TRANSNAVE en carga general, NAVIERA DEL PACIFICO S.A y AGMARES en Carga Refrigerada y FLOPEC en hidrocarburos, que a su vez son las compañías que mayor número de buques propios operan en el Tráfico Internacional.

Podemos decir en términos de tonelaje la Flota creció 3.25% - con referencia al año anterior y se considera que se halla adecuadamente conformada de acuerdo a las distintas especialidades requeridas para movilizar los productos generados por nuestro Comercio Exterior.

Una vez que se ha visto muy brevemente el desarrollo del Comercio Marítimo en el país en los últimos años, se pueden formular políticas muy generales, para el Tráfico Marítimo de Ultramar, ya que por ser este un campo muy especializado y que depende no solo de parámetros nacionales, sino también internacionales como la economía mundial, la productividad, el de-

sarrollo de las flotas y los requerimientos regionales de materia prima.

C.- POLITICAS, PLANES Y PROYECTOS DE DESARROLLO PARA LA FLOTA DE TRAFICO INTERNACIONAL.

De acuerdo a la situación mundial de las flotas de Tráfico Marítimo y a la economía mundial, que se encuentra en crisis, así como la situación de nuestra flota podemos delinear las siguientes políticas para el próximo quinquenio 1988-1992.

- La Flota de Tráfico Internacional debe mantener la capacidad de bodega, no debe crecer. Esto es debido a que el tráfico marítimo mundial ofrece demasiada bodega, hay oferta en exceso por la recesión económica internacional y en que la flota actual de nuestro país, es adecuada a la cantidad de carga y mercados, no esperándose que cambie la situación en el quinquenio del estudio.
- Optimizar la Flota de Tráfico Internacional o sea, eliminar las unidades menos eficientes, reemplazándolas por unidades modernas acordes a los adelantos, o en su efecto lograr la utilización al 100% de la bodega existente y en caso de necesidad, chartear unidades para cubrir la demanda.
- Revisar mandatoriamente la Reserva de Carga de ser posible a nivel latinoamericano, ya que si bien ha desarrollado a las flotas en cada uno de los países, se viene observando un efecto regresivo desde 1979, en las flotas frente al comercio marítimo internacional. Las nuevas leyes deben optimizar el tráfico marítimo, de acuerdo a las cargas y no como en la actualidad en que se realiza de manera inversa.
- Si bien la Flota de Ultramar no debe crecer o si lo hace en poca proporción que no pase del 10% de incremento de bodega debe la flota de ultramar, transformarse y ponerse en guardia para poder competir con los S.A.W. (Servicios alrede-

dor del Mundo) que son flotas fuera de conferencias, que rotan alrededor del mundo con sus unidades, en dirección Este-Oeste y otros en dirección Oeste-Este, con buques altamente sofisticados y modernos que transportan sobre los 4.000 contenedores, más la ayuda de FEEDERS. Estas flotas pertenecen especialmente a Estados Unidos y a Taiwan. Esto obliga a los países latinoamericanos a formar CARTELS para contrarrestarlos.

- La revisión de las leyes marítimas en función del comercio internacional y no en función solo nacional.

- No incrementar en los puertos nacionales el sistema "Roll-On y Roll-Of", (Ro-RO) ya que es costoso y traería como consecuencia el cambio de unidades y cabezales a nivel nacional. El Puerto de Manta es un ejemplo de que el servicio ROLL-ON, ROLL-OFF, no ha beneficiado a dicho puerto, sino que ha creado problemas en los gremios vinculados.

- Adquirir un buque PANAMAX para su utilización en transporte de hidrocarburos al área del Caribe en remplazo de las unidades obsoletas.

- Para transporte de combustibles al Asia, se debe seguir charteando buques de gran tonelaje y no adquirirlos, por la eventualidad de este comercio.

- La compra de buques graneleros, será acorde a los programas de desarrollo existentes y de acuerdo a los excedentes exportables de las áreas productivas quizás se deberán iniciar los estudios al final del quinquenio con datos reales y proyecciones más ajustadas a la verdad productiva.

- Las diferentes compañías deben tratar de adherirse a las diferentes sociedades, convenios y pactos sobre seguridad marítima.

- Optimizar los puertos, en base a la preocupación y mecani

zación de sus servicios e instalaciones comenzando por una política, de limitación de personal.

- Reformas a la Ley y Código de Trabajo, ya que no se toma en cuenta al personal de trabajadores marítimos, teniendo que aplicar a estos regulaciones no acordes ni aptas para este tipo de actividad.
- Se debe orientar a la flota a renovarse en base al sistema de unidades para sistema MULTIMODAL, para lo cual es necesario, cambiar las regulaciones aduaneras, el mejorar las carreteras, cambiar el tipo de cabezales y camiones y capacitar a todo el personal.
- Se debe aplicar y sacar el mejor provecho del Proyecto TRAINMAR (Entrenamiento Marítimo) con apoyo de las Naciones Unidas.
- Aplicar un programa de "Conciencia Marítima" para dirigir los esfuerzos nacionales a esta actividad.
- La Empresa TRANSNAVE debe adquirir un M.P.C o sea una motonave porta-contenedores para el tráfico a Europa, con capacidad de 1.900 contenedores para carga en general y para 150 contenedores refrigerados de 40 piés de longitud. Este buque no agranda a la capacidad de bodega, ya que en la actualidad se chartea un buque similar, y es el que mejores resultados ha dado en eficiencia y costos.

Con estas políticas esbozadas, y en caso de aplicación efectiva es seguro que la flota de tráfico de ultramar, logrará un desarrollo armónico, real y de alto rendimiento para el país en momentos en que en todo el mundo, el transporte marítimo está en recesión por la crisis económica.

C A P I T U L O I V

LA FLOTA MERCANTE NACIONAL, SU FUTURO

A.- PROYECCION DE LAS POLITICAS DE DESARROLLO PAR LA FLOTA - MERCANTE NACIONAL.-

Siendo el comercio mundial el que genera las cargas para el Tráfico Marítimo, especialmente de ultramar quizás es un poco prematuro el tratar de analizar resultados que aún no se han dado, pero trataré de hacer un análisis basado en los parámetros que se tiene más una probable incidencia de las políticas que se indicaron par la Flota Mercante Nacional.

Partiremos del análisis del Océano Pacífico par los próximos años en base a lo que actualmente significa y es en el contexto mundial; el desarrollo que presenta este océano por dos tendencias nítidas y estrechamente relacionadas o vinculadas: a) una vertiginosa expansión económica y b) un proceso paralelo de concentración del Poder Político.

Estas tendencias se configuraron históricamente de una manera muy precisa, como lo comprueba el sentido geográfico de las colonizaciones emprendidas por los Estados Unidos y la Unión-Soviética, ambas potencias orientadas hacia el Pacífico. De otro lado, la coexistencia pacífica dentro del área de países como Japón, Korea, Taiwan, Australia, China Popular Filipinas etc., cuyo desarrollo industrial vertiginoso y su proyección tecnológica y militar en dicha área, ofrecen perspectivas inmensas a todos los países del Pacífico y acontecimientos importantes que afectarán por igual a Sudamerica en la Zona del Pacífico-Sur, en el cual, el Ecuador por su situación frente al Canal de Panamá con sus Islas Galápagos, puede y debe mirar optimistamente el futuro para su comercio en el área. Las relaciones Chino-Ruso-Americanas, Americanas-Chinas y la cantidad de alianzas estratégicas que se entrecruzan en el área, y hablan muy claro de la inestabilidad y situación compleja que

tiene la región.

El panorama del Pacífico es aún más complicado, naciones como Vietnam, Cambodia, Tailandia, Filipinas, la República de Corea, Australia. etc., sufren tensiones grandes ya que se han reorientado las políticas internacionales, desplazando a los centros de poder hacia la zona del Pacífico Oriental afectando la política individual de cada país.

Tanto la Unión Soviética como Estados Unidos tratan de concretar su acción en torno al coloso asiático que emerge con gran poder: La China Comunista.

Por la reaparición del Japón como la potencia industrial asiática y Australia que toma el papel de Gran Bretaña en la zona, se puede decir que existe un reordenamiento de fuerzas políticas, militares y culturales que operan en la Cuenca que forma el Pacífico Asiático, con repercusiones a lo largo y ancho del Océano.

Frente a esta realidad cambiante resulta claro, que el Ecuador no puede permanecer ajeno, debiendo emprender una política dinámica e imaginativa que le asegure una participación activa y creciente en el futuro del área, evitando verse avocado en una política de hechos consumados en cuya gestión no se haya tenido participación.

*

La proyección a esperar, si se aplican las políticas y programas para el desarrollo de la Flota Mercante Nacional, más que buscar una expansión, y un desarrollo muy grande, será, el optimizar la Flota y sus Servicios, buscando el fortalecimiento y bases sólidas para emprender quizá desde el próximo quinquenio 1993-1997, un aumento físico de la Flota en lo que a tonelaje y bodegas se refiere y todos los servicios anexos que de ellos se deriven.

Es básico compartir del hecho de que en la actualidad, la ca

pacidad de oferta de bodega de tráfico marítimo es muy grande y el comercio a nivel mundial sufre una gran depresión. Sería un contrasentido agrandar nuestra flota, sin medir las consecuencias que se originarían por tener luego una bodega sobredimensionada, ociosa sin carga y sin mercados.

Frente a esta situación muy errada por cierto si se encamina bien la política naviera obtendremos una flota mercante pequeña pero de gran solidez económica, con posibilidad reales de una expansión en caso de requerirse; una alta tecnificación en este complicado y muy difícil campo del comercio marítimo-internacional, y una proyección futura a corto plazo, de verdadera actividad económica que produzca réditos al país de grandes beneficios.

B. RESULTADOS A ESPERAR EN EL QUINQUENIO 1988-1992

El quinquenio de 1988-1992 es muy especial en el desarrollo mundial y también en el desarrollo nacional, ya que la crisis a todo nivel va tocando fondo, países que prácticamente no pueden pagar la deuda externa, países que no tienen desarrollo sino al contrario han decrecido en sus economías, divergencias económicas declaradas en especial Estados Unidos en contra de Europa y del Japón principalmente, por las barreras proteccionistas de cada uno de los países, a más de los sistemas completos de compensaciones, imposiciones aduaneras, subsidios, etc..

Todo esto ha dado como resultado el que al momento sea muy difícil el competir en el tráfico marítimo mundial.

Europa tiene déficit grandes en el comercio mundial por lo que las compañías navieras están en graves problemas económicos.

Taiwan, Japón y Estados Unidos mantienen flotas de buques bajo el sistema de "Servicios alrededor del mundo", que son buques de contenedores de casi cuatro mil unidades ayudados por FEEDERS, que recorren todos los océanos en sentido horario o

antihorario, no pertenecen a conferencias, al contrario son competidoras de éstas, ya que por ser naves o bodegas de oportunidad, abaratan los fletes, poseen mayor flexibilidad de movimientos, y son oportunos en ciertas rutas.

Para el quinquenio 1988-1992, las expectativas de nuestra flota son grandes. El país entrará próximamente en un etapa de desarrollo vertiginoso de cumplir los proyectos, algunos en plena ejecución, o en etapa de despegue. Las represas del Daule -Peripa, Tahuín, y otros proyectos menores incorporaran algo más de 150.000 hectáreas muy fértiles para cultivos de productos vitales para la alimentación; energía eléctrica, en el orden de los 170.00 M.V. serán incorporados a la red de electificación, y el control de las inundaciones y el riego que se produzca en las áreas que recibirán este beneficio, dará al país una excelente oportunidad de crecer a pasos firmes, especialmente en los sectores agropecuarios-forestales y recursos del mar.

Si logramos una planificación real y acorde a las necesidades, se puede ver que el país se convertirá en exportador de productos agropecuarios, madereros, elaborados y enlatados, además los productos tradicionales. Los hidrocarburos, para el próximo quinquenio, no tendrán un alza representativa ya que se incrementa día a día las existencias de este vital elemento a nivel mundial y se investiga así como se prueba con nuevos combustibles, inclusive otras formas de energía, como solar, eólica, nuclear, etc., Se incrementa igualmente las técnicas de ahorro de combustible, la diversificación de los mismos y la conciencia de los ciudadanos para cuidar estos elementos con una racionalización adecuada.

Por todo esto los precios del petróleo se mantendrán a niveles bajos, a menos que existan presiones indebidas, conflictos a gran escala u otros motivos muy especiales. Es por ello que la optimización de la flota en los términos que se indicó, tendrán un resultado muy beneficioso para todo el contexto de

la Flota Mercante Nacional ya que será equilibrada, moderna y acorde a los volúmenes de carga de hidrocarburos que se produzca y consuma. El buque PNAMAX para servicios al Caribe es de mucha necesidad y de gran rendimiento, su adquisición para fin del quinquenio permitirá que la flota se fortalezca y modernice para los próximos 20 años acorde a las futuras necesidades del país.

Si hacemos un análisis de los resultados a esperar en el próximo quinquenio 1988-1992, de la Flota Mercante Nacional, por áreas que lo componen, tendremos los siguientes

1. FLOTA PESQUERA.-

Si se actualiza el "Programa de Fomento y Desarrollo Pesquero" del primer plan quinquenal 1976 1980 preparado por la Comisión Asesora de Pesca, que no logró realizar ni un 20% y que tampoco se lo tomó en cuenta de 1981 a 1986, paralizando el desarrollo armónico de la Flota, y dejándola que crezca por iniciativa aislada, no planificadas, con la consecuencia de haber llegado a las metas más modestas, es entonces que se estaría sentando verdaderamente las bases para una estructuración y fortalecimiento definitivo del sector pesquero. La creación de una flota pequeña en número, pero de un tonelaje y bodega superior a la actual, más la aplicación de técnicas modernas de pesca con una "flota oceánica" muy reducida, agregando la optimización y/o renovación de unidades obsoletas y más la ocupación de la capacidad ociosa de las industrias afines a la pesca, logrará que a fines del quinquenio, el país disponga de una presencia significativa en el contexto mundial de esta actividad.

La alimentación del pueblo ecuatoriano se verá garantizado por el alto contenido de proteínas esperando que ésta llegue especialmente a las zonas de alto porcentaje de bocio endémico por la presencia de sales y yodo en el contenido de estos productos tan necesarios en la prevención de este mal.

Es de importancia vital para la garantía de no destruir la ecología del manglar y de los esteros principalmente, que se desarrolle el cultivo del camarón, pero de una manera muy tecnificada, con controles estrictos para su racionalización y con verdadera conciencia de los males que ocasiona una explotación antitécnica, con miras únicamente a los réditos económicos.

El camarón, la langosta, los moluzcos en general son de alto contenido protéico y el consumo actualmente por su precio, es para niveles económicos altos por el volumen y precios. Estos rubros, más influyen en el crecimiento de las exportaciones y por consiguiente en el tráfico marítimo de ultramar.

El próximo quinquenio 1988-1992 debe constituir un gran acercamiento de la población al medio marítimo. La creación de más de unos 10.000 puestos de trabajo será una meta que se puede conseguir a fin del quinquenio, a pesar de los inconvenientes de un gran crecimiento de la competencia. No debemos olvidarnos del gran potencial pesquero que tuvo el Perú especialmente en las décadas de 1955-1965 y de 1965 a 1975 en que solo las políticas mal llevadas y la demasiada estatización de la industria terminó con el gran recurso que tuvo Perú en la pesca.

La extensión de nuestro mar territorial y la posición de Galápagos, no debe dar en el próximo quinquenio el sitio real en el contexto mundial, como es el pesquero, si las políticas, programas, planes etc., de desarrollo que se han presentado en este trabajo como son puestas en marcha y si se hace conciencia en la nación de nuestro destino marítimo, al cual hemos cerrado siempre nuestros ojos y nuestros esfuerzos.

La Flota Pesquera a fines del quinquenio debe fijarse nuevas políticas y metas de acuerdo a la situación mundial, continental y especialmente regional. Debe estar en capacidad de reemplazar en parte a los hidrocarburos, cuando éstos dejen de tener el puesto privilegiado en las explotaciones y en la economía nacional, pero una sola premisa es la que dará esa meta,-

el obtener productos de primerísima calidad que se impongan por la calidad en el mundo comercial, y que en el país sea de consumo popular y una solución a los problemas alimenticios y de salud.

2. FLOTA DE SERVICIOS ESPECIFICOS

Esta Flota es un componente de la Flota Mercante Nacional, que más necesita desarrollarse en el país, ya que al momento casi no dispone de unidades. Como ya se analizó en el capítulo anterior, es muy importante y contribuye al desarrollo de las otras flotas, bajo un marco de seguridad y respaldo, que este componente lo brinda con sus servicios.

Es de esperar para el quinquenio 1988-1992, que la Flota de Servicios Específicos, cuente a finales de este quinquenio estudiado, con los servicios básicos que se necesita, para dar una seguridad muy sólida, tanto a las flotas como a los puertos, canales, ríos y mar territorial aledaño al territorio ecuatoriano y con ello propender al desarrollo global de la Marina Mercante.

Este quinquenio debe terminar dotando a esta flota de los servicios específicos básicos en cada uno de los puertos del país como son: buenos y modernos remolcadores, buques motobombas de características apropiadas, buques de soporte muy eficiente, con equipos de salvataje y rescate, equipos de bombeo y achique de alta capacidad que puedan socorrer en determinados momentos de inundación, varamiento, hundimiento, colisiones, incendio, emergencias u otros que siempre tienen en alto riesgo para los buques poco protegidos o que no disponen de estas ayudas.

Si también logramos poner en ejecución no solo las políticas dadas sino también los programas, metas y acciones, con respecto a la Flota de Servicios Específicos, por supuesto que podríamos tener armónicamente un desarrollo significativo pa-

ra poder brindar el apoyo requerido por otras flotas, como son: servicios de grúas, remolques de altura, reparaciones en el mar primeros auxilios, buques logísticos y científicos; y también dragas que se las emplearía para ríos, canales, esteros, etc., dando origen al desarrollo de la Flota de Cabotaje, fluviales y de aguas interiores, con las ventajas de tener más vías de comunicación y diversificadas, en contra de monopolios existentes.

A los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y Tres Bocas, se tiene que dotarlos de los requerimientos más urgentes, los recolectores de petróleo producto de derrames y contaminación, se les denomina SKIMER. Por lógica el de mayor capacidad deberá estar en Balao, mientras que en los dos restantes, - La Libertad y Tres Bocas deberán poseer lanchones con bombas y materiales de control como paja, flotadores y más que se emplean en un derrame de hidrocarburos.

El buque "ORION" de la Armada debe ser optimizado y efectuar la programación prevista para el quinquenio debiendo entregar al servicio hidrográfico de la Armada los Manuales respectivos las Tablas correspondientes como de mareas, faros y boyas, ayudas a la navegación como cartas, libros instrumentos, etc., además los TSUNAMIS, los estudios del Fenómeno de "El Niño", las Ondas KELVIN (descubiertas últimamente) etc., que son investigaciones que han emprendido el Instituto y el "ORION" en conjunto con ayudas extranjeras, en información y en conocimiento.

* Todo esto llevará a que todas las flotas reciban la información y ayuda total que necesitan para la navegación segura, y el país a su vez logre proveer los desastres de los fenómenos que nos afectan, como son: el Fenómeno de El Niño, TSUNAMIS y otros. el buque de investigación pesquera con su optimización a más de que, de seguir las políticas recomendadas, se tendrá otra unidad más moderna que el "TOHALLI", con la cual se daría ayuda inmensa actualizada y técnica a las otras flotas especialmente a la pesquera.

A fin del quinquenio es de esperar que nuestras aguas maríti-

mas e interiores, sean seguras, presten toda clase de ayudas; las diferentes flotas, gocen de servicios eficientes y modernos, siendo todo esto un incentivo para los armadores, en que fomentan las flotas sean de pesca, cabotaje o de ultramar. Los beneficios serán de la colectividad y los servicios deberán estar dirigidos, mayoritariamente por la Armada del Ecuador, por ser de ayuda no solo en tiempos de paz sino especialmente en los críticos, de guerra.

3. FLOTA DE CABOTAJE

Sin lugar a dudas este tráfico es el que ofrece expectativas para el quinquenio analizado. El país a pesar de tener posibilidades de poner en servicio un sistema fluvial de cabotaje, no lo ha hecho. Casi todos los países en el mundo, tratan de hacer canales, limpiar sus ríos y mantener una red de comunicaciones que faciliten el cabotaje de sus naves; mientras eso sucede en el extranjero, aquí, el país, no tiene la suficiente visión, y se tapan ríos y canales en lugar de abrirlos, se mata al cabotaje, en lugar de apoyarlo y desarrollarlo, y no se difunde un verdadero sentimiento y conciencia marítima del país.

La principal rama del cabotaje actual, el tráfico y transporte de hidrocarburos, debe mantenerse a todo trance esto nos dará operación y mantenimiento de la flota con los aspectos favorables que de ello se deriva, como empleo, actividad comercial privada, fortalecimiento del sector empresarial a nivel armadores, etc. La flota de cabotaje si bien no debe crecer exclusivamente en el campo de transporte de hidrocarburos, si debe optimizarse, rejuvenecer, tecnificarse y lograr un auge muy representativo. El Quinquenio 88 - 92 debe incidir en mantener y apoyar una flota que sirva a los hidrocarburos y sus derivados mientras no se ponga en funcionamiento poliductos, gasoductos, etc., que son sistemas que estarán en servicio quizás a fines de este quinquenio y que de hacerlo, se daría un golpe de gracia al tráfico de cabotaje de hidrocarburos.

En cambio el tráfico que sirve a la carga y al turismo se verá incrementado, existen posibilidades que el quinquenio sea un cambio radical de políticas en cuanto al transporte se refiere. La saturación terrestre sumada a la desaparición total del ferrocarril, al precio alto de los combustibles y los grandes volúmenes de carga producidos hará que a fines del quinquenio, si se adoptan las políticas y programas hechos, se obtendrá un volver a la actividad del transporte marítimo.

Para la consecución de esto, se necesita que los empresarios sean audaces, provean al tráfico marítimo de cabotaje, de naves veloces que compiten con ventajas al tráfico vehicular terrestre. Los hidrofoils, los hovercraft, son una solución para transporte de pasajeros y carga entre puntos como Guayaquil-Puerto Bolívar-Posorja; Bahía-Manta; San Lorenzo-Esmeraldas; Salinas-Puerto López; Puerto Bolívar-Chanduy, etc.

En este tipo de naves; se espera que el turismo en nuestras costas se incremente enormemente, ya que en la actualidad se carece de ello.

Igualmente, en las Islas Galápagos es muy significativo indicar, que el turismo controlado, restricción de visita, la asignación de puntos turísticos y el mantenimiento de zonas, Islas y mar adyacente, servirá para que no produzca un deterioro ictiológico de las mismas, pero si se adopta de mejores naves, cómodas modernas, y de tecnología avanzada, en función de turismo debe lograrse en el quinquenio el duplicar la flota dedicada a esta actividad. Igualmente la flota de cabotaje entre las Islas y el continente deberá crecer para lograr un abastecimiento completo y oportuno de todas las necesidades de colonos y turistas.

FLOTA MERCANTE DE ULTRAMAR

Esta rama de la Flota Mercante, es la más compleja, pero a la vez la de mejor desarrollo y significado en el contexto global de la flota, por la incidencia que tiene sobre la actividad económica del país, como factor básico del Crecimiento del Comercio nacional, y como medio de transporte de la carga generada en el país, materiales y carga del exterior que es consumida, necesaria para la vida nacional.

Como se indicó; el reto que tiene la flota de ultramar como política básica es tener para los años venideros un crecimiento equilibrado, poderado y diversificado en base a los tipos de carga que genera nuestro comercio exterior.

Los resultados, que el quinquenio 1988 - 1992 ofrece para el desarrollo de la flota, serán de alta incidencia en la vida misma de la flota, y por ende del país.

Como política global para la Flota de Tráfico de Ultramar se delineó "la optimización de la Flota, con una renovación de ciertas unidades, por otras más modernas pero sin incremento de bodega substancial, con capacidad de competir en igualdad de condiciones en los tráficos y conferencias que intervinimos".

* Esta política, realista y factible para este tiempo y para la crisis que actualmente está pasando el mundo en general, en caso de su ejecución por los organismos respectivos; los resultados para el quinquenio serán de gran importancia tanto en sus resultados económicos como en el desarrollo de la flota y su presencia a nivel internacional en los tráficos y conferencias.

Las nuevas tecnologías en la Flota Mercante de Tráfico Internacional para el próximo quinquenio, volverá más elástico el sistema en toda su magnitud comenzando por un cambio de las

leyes aduaneras para que pueda servir eficientemente a sistemas nuevos empleados, como es por ejemplo el sistema de "Puerta a Puerta".

Otro de los parámetros que se desarrollará es el sistema vial de los puertos hacia el interior del país, ya que se necesitará disponer de un sistema de carreteras más amplias y resistentes, para soportar las cargas de los cabezales y contenedores; que son en muchos casos de gran peso, que alcanzan 400.000 libras con capacidad de 2.000 pies cúbicos.

Se espera para fines del quinquenio, que la capacidad de bodega de la flota; sea máximo un 10% a 15% mayor que la actual, pero que la ocupación de la misma ocupe un alto porcentaje o sea optimizada.

El contar con un buque Porta Contenedores moderno la flota marítima de tráfico internacional se beneficia del tráfico Europa-Magallanes poniéndose en la altura de las compañías extranjeras en lo que a tecnología se refiere; aprovechando de este tipo de tráfico EUROSAL que es de alto rendimiento. Se explica, ya que este buque está en capacidad de llevar 1.900 contenedores 150 refrigerados, lo cual lo hace muy capaz y de un gran volumen de carga.

Se espera que el tráfico de Estados Unidos se mantenga en lo que respecta a carga general de importación, pero debe mejorar en cuanto a la carga de exportación, bananos, camarones, café, cacao, azúcar, etc. lo cual tácitamente mejorará nuestros recursos económicos.

La importación de papel, se prevee bajará por la producción que el país logre hacerla, especialmente para las cajas de banano y papel para los periódicos, y bond para el consumo nacional. Es de esperar que a fines del quinquenio, los excedentes agrícolas de las zonas de la Cuenca del Río Guayas y la Cuenca del Jubones y Río Arenillas, así como la zona de

Manabí en Poza Honda y Carrizal-Chone, sean elevados y diversificados logrando un nivel de exportaciones muy elevado, con grandes créditos a la economía del país.

El tráfico hacia América del Sur debe incrementarse hacia y desde Chile y Brasil en cuanto a materias primas, hierro, maquinaria agrícola e industriales así como de la construcción. Igualmente hacia Argentina y otros países del Norte de Sudamérica.

Para Europa Norte se debe incentivar el comercio ya que tenemos el 50% de la carga generada como resultado de los convenios y Ley de Reserva de Carga, igual para el tráfico del Mediterráneo Europeo en que se guarda el mismo porcentaje del 50%.

Con el Japón debemos seguir manteniendo los convenios y el Pool conformado, repartiendo las utilidades de acuerdo a la generación de carga. Las proyecciones con este país deben crecer a un ritmo aceptable. Este tráfico además como cubre a Korea, Taiwan, Hong Kong es uno de los más interesantes y con mejores perspectivas para nuestros productos exportables en ese quinquenio. Se completará el panorama, logrando incrementar el tráfico con Sud-Africa, lo cual llevará que los productos exportables a este país compensen la carga de hierro especialmente, que se genera en este país. Ecuador debe ante todo tratar de introducir el mayor grado de nuestros productos. Este tráfico para fines de este quinquenio 1988 - 1992, debe lograr por lo menos duplicar lo existente al momento.

Si hacemos un análisis del tonelaje de registro bruto de los últimos años tendremos lo siguiente:

CUADRO No. 5

CUADRO REGISTRO DE TONELAJES POR AÑOS

<u>AÑOS</u>	<u>Nº BUQUES</u>	<u>T.R.B.</u>	<u>% CRECIMIENTO</u>
1980	35	235.196	(+) 17.20
1981	46	348.600	(+) 48.21
1982	44	340.666	(-) 2.27
1983	49	377.500	(+) 10.81
1984	52	395.563	(+) 4.80
1985	52	408.458	(-) 3.25
1986	50	390.923	(-) 5.20

FUENTE: DIRECCION DE LA MARINA MERCANTE

*Salieron de Servicio 2 buques, el María Bonita de 11.053 T.R.B. y el buque Cosmos de 6.382 T.R.B. con lo cual se perdió 17.435 T.R.B. de bodega.

Como se ve, para la finalización de la década se prevee una flota de unos 415.000 T.R.B. y para fines del quinquenio 1988-1992, 430.000 a 440.000 toneladas de registro bruto, lo cual la flota habrá crecido un 15% máximo pero en cambio, se espera una reducción en edad de unos ocho años aproximadamente de promedio, logrando con eso una edad promedio de la flota de 12 a 13 años o sea no muy vetusta u obsoleta. Actualmente la edad promedio es de unos 21 años, lo cual la convierte en una flota un tanto vieja.

Para el quinquenio de 1988-1992 y a fines de él, la flota bananera Ecuatoriana, habrá liquidado, lo cual dará oportunidad a cambiar esa bodega perdida por otra de carga general y refrigerada pero de diferentes empresas siendo las más obsionadas TRANNAVE y NAPACA. Actualmente se estima la quiebra y

liquidación de la empresa FLOTA BANANERA ECUATORIANA, sucederá en 1988 o máximo en 1989, por las sobre-ofertas de bodega. Serían en cierta manera suntuarios, como banano, café, cacao, camarón, frutas, etc. productos que no son estrictamente necesarios, y si sube el precio, pues es más difícil la venta, por lo cual es necesario mantener precios bajos y el producto de primera calidad para poder competir en el mercado internacional.

Es por esto que debemos diversificar nuestras exportaciones hacia otro tipo de carga, como harina de pescado, maderas, balsas, derivados de petróleo, carnes, enlatados, etc., que sean de más requerimiento en el exterior.

Es por esto que el quinquenio descrito, es de gran importancia porque debe servir para reordenar las políticas, reorganizar las flotas, optimizar el transporte y buscar nuevos mercados. Todo esto en base a mantener alta tecnología de los servicios de transporte, dotar de una infraestructura acorde en el país como muelles, puertos, carreteras, terminales y una legislación marítima y aduanera más moderna y acoplada al desarrollo marítimo.

La flota mercante de Tráfico Internacional debe a fines del quinquenio, estar unida sólidamente a "POOLS". Esta nueva modalidad se impone en contraposición a las flotas de Estados Unidos y Taiwan especialmente que han formado "POOLS" gigantes y que actualmente sin pertenecer a conferencia alguna ofrecen "bodegas de oportunidad" en los mercados mundiales, afectando a empresas pequeñas, que no pueden competir con ellas, por volúmenes de carga y fletes más baratos.

Resumiendo, el fin del quinquenio 1988-1992, marcará una etapa decisiva en el desarrollo de la flota ya que si bien su crecimiento debe ser modesto, la modernización en un porcentaje adecuado, más la optimización de la bodega existente, dará posibilidades de un crecimiento mayor en base a políti-

cas agresivas, formación de "POOLS" y planificación de las exportaciones e importaciones, todo ello más una legislación marítima moderna y aplicable a la alta tecnología actual, así como una legislación aduanera adecuada, a estas necesidades, desarrollará a la Flota Mercante firmemente.

CONCLUSIONES

1. El Mar Territorial Ecuatoriano, ha sido a través de la Historia, fuente inagotable de recursos marinos, una vía inmensa de comunicaciones con las naciones de ultramar, y una reserva estratégica, para el desarrollo del país.
2. El Ecuador es un país que depende marcadamente del mar; si no tiene Poder Marítimo, no podrá Contribuir a robustecer el desarrollo del Poder Nacional.
3. El Poder Marítimo se reflejará en primer lugar en la orientación política que se dé al Estado, partiendo del conocimiento y del grado de comprensión que se tiene de la dependencia del mar y de la voluntad para aprovecharlo.
4. Una Marina Mercante Nacional poderosa permitirá irradiar poder hacia otros países a través del comercio y por el desarrollo del poder económico del Estado que se transmite por medio de las Flotas de Tráfico Marítimo de Ultramar.
5. La posición estratégica del Ecuador Continental e Insular le habren perspectivas en el presente y porvenir para expandir el comercio marítimo en casi todo el Pacífico Central y Meridional de América principalmente, y por Canal de Panamá hacia los mares del mundo.
- * 6. Las actuales necesidades de nuestro pueblo, obliga ya al hombre ecuatoriano a volcarse al mar y tener plena conciencia de las características esencialmente marítimas del país.
- 7.- El desarrollo de la Flota Mercante Nacional, es una política de defensa de los intereses de nuestro país, de nuestros recursos marinos, del comercio de nuestra producción, del ingreso al Estado de Divisas por exportaciones y fletes, y de presencia soberana en los mares del mundo.

8. El Despertar, fomentar y mantener una conciencia marítima y desarrollar una Flota Mercante Nacional bajo este concepto, es imperativo para los gobiernos, para la Armada Nacional y para el sector privado inmerso en la problemática marítima.

9. Los planes de desarrollo del país para el próximo quinquenio, necesitan del desarrollo de una Flota Mercante adecuada que sirva a los intereses que éstos produzcan.

10. La profundidad de los canales de navegación de los diferentes puertos; limita la operación de buques hasta 31 - piés de calado, así como las carreteras que conectan cada - puerto con su hñnterland, no satisfacen técnicamente a los - requerimientos del tráfico vehicular pesado, perjudicando el servicio de transporte terrestre que es el que armoniza el - intercambio de productos de y hacia el puerto.

11. El Desarrollo de la Flota Pesquera del país, es imperativa en los actuales momentos, como alternativa para pro--veer empleo, alimentos y divisas que fortalezcan la economía del país, solucionen problemas sociales y robustescan el poder nacional.

12. Las facilidades portuarias, la Seguridad de la navegación y de actividades marítimas así como de la investigación de problemas marinos y efectos de la contaminación, no han - sido cubiertos o proporcionados a cabalidad, por falta del - desarrollo de una flota de servicios específicos. que cubran ayuden y faciliten la actividad marítima en todas sus formas.

13. La crisis económica mundial, reflejada en la disminución del comercio y de carga para la Flota de Tráfico Marítimo ha dado lugar a un exceso de bodega, con la consiguiente paralización de un gran porcentaje de buques en todo el mundo, un abaratamiento de fletes y la quiebra o liquidación de las empresas marítimas y navieras más vulnerables o menos desa-

rrolladas.

14. Desde el punto de vista del transporte, el comercio exterior del Ecuador, presenta dos características fundamentales: el desequilibrio entre los volúmenes de carga de exportaciones e importación de cada tráfico y la concentración de mercados a veces en un solo país.

15. El desequilibrio de las cargas obliga a la aplicación de más severos principios de control de la Balanza de Pagos y disminución de costos de transporte. La concentración de mercados si bien favorece técnicamente al transporte, indica en algunos casos, como el banano, la búsqueda de nuevos centros de consumo.

16. La exportación de productos del mar, y la generación de fletes, en conjunto, actividades que genera la Flota Mercante Nacional, significan el segundo rubro de ingresos de divisas al país, luego del petróleo y alcanzan actualmente más de 1/3 parte de los ingresos por concepto de las exportaciones de petróleo.

17. Los sistemas de transporte marítimo, cada día se tecnifican más en la manipulación de carga unitarizada y a granel, obteniéndose con ello gran velocidad de embarque y desembarque, reduciendo sustancialmente el tiempo de permanencia en puerto y obteniendo así el mejor ingreso de utilidades, base de este negocio.

18. Se estima que en los países en vías de desarrollo, los nuevos sistemas de transporte, irán evolucionando lentamente y por algún tiempo más, se mantendrán los sistemas comunes y tradicionales.

19. Si no se mantienen ó incrementa la participación de la bandera nacional, cada vez será mayor la dependencia de buques extranjeros y menor el ingreso y participación en los fletes, generados por nuestro comercio.

20. La variedad de tipo de carga tanto de importación como de exportación de nuestro comercio exterior, determina la necesidad de una Flota Mercante integrada de diferentes sistemas de transporte.
21. La concentración de nuestro comercio exterior a los tres mercados principales, Estados Unidos, Europa y Japón, favorecen el establecimiento de líneas navieras económicamente rentables, aunque nos vuelve críticamente dependientes.
22. El Tráfico de Cabotaje no ha sido desarrollado adecuadamente, pese a ser un complemento del tráfico internacional, como es el caso de los hidrocarburos y en parte el turismo.
23. La falta de una política naviera estable de aprovechamiento de los diferentes modos de transporte, imposibilita que se introduzca en el país nuevos sistemas de transporte marítimo, como el ROLL-ON/ROLL-OFF, o el de "puerta puerta", necesarios a su desarrollo integrado con los demás países con los que mantiene su comercio exterior más importante.
24. La política del transporte marítimo actual, es la unión de grandes empresas, formando POOL, que logran así obtener grandes utilidades por el monopolio de la carga que movilizan. El Ecuador necesita urgentemente participar de este sistema, para poder desarrollar la Flota de Transporte Marítimo de Ultramar.
25. Todas las flotas del mundo tratan en la actualidad de no crecer, por la cantidad enorme de bodega que existe en el contexto mundial. Tratan de optimizar los servicios y modernizar los sistemas de transporte. El Ecuador debe seguir el ejemplo.
26. La sobre-oferta de bodega refrigerada para el banano, ha llevado a la liquidación de la Empresa "Flota Bananera Ecuatoriana", a muy corto plazo, por parte de una planificación

adecuada de las cargas de exportación e importación.

RECOMENDACIONES

1. Orientar las políticas de la Flota Mercante Nacional, para su desarrollo, en beneficio de la Nación, de su economía y de su seguridad.
2. Recabar del "Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos" dicten políticas de Fomento de la Flota Mercante y establezcan mecanismos financieros para apoyar las actividades del Transporte Marítimo.
3. Fomentar la "Conciencia Marítima" desde los más altos niveles de dirigencia política y gubernamental hasta los estratos populares, por intermedio de la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada, encargada al momento de esta tarea, para lo cual se le debe asignar los medios y recursos económicos necesarios.
4. Impulsar las actividades de la empresa privada dentro del Transporte Marítimo y de la pesca, herramientas fundamentales para fortalecer el carácter nacional, generando intereses que favorezcan el fortalecimiento de la Flota Mercante Nacional, del Poder Marítimo y por ende del Poder Nacional.
5. Capacitar a la Flota Mercante Nacional para que tenga conexión permanente del país con el resto de los mares del Continente y del mundo, para cuyo efecto, la Marina Mercante debe estudiar y experimentar tráfico y conexiones marítimas con este fin.
6. Fortalecer la infraestructura portuaria nacional para apoyar las actividades marítimas de acuerdo a los nuevos métodos de transporte y vinculado no solamente a los centros nacionales de producción y consumo, sino a aquellos centros de países vecinos para los cuales nuestros puertos ofrecen una

situación ventajosa en lo geográfico.

7. Coordinar e influir en los organos correspondientes del Estado para promover el consumo masivo de productos del mar, orientando a la vez a la actividad pesquera para que se destine la mayor parte de la pesca para consumo humano.
8. Recomendar al CONADE, planifique un conjunto de programas armónicos, que creen en el ámbito nacional las condiciones favorables para fortalecer el Poder Marítimo y dentro de el, la Flota Mercante Nacional ya que no consta en sus planes.
9. Sugerir al Gobierno, formule una política Oceánica que tienda a la ocupación real y activa de nuestro espacio oceánico de la manera más rápida y amplia, concentrando esfuerzos en el desarrollo de todas las flotas que pertenecen a la Flota Mercante Nacional, con miras futuristas sin descuidar la permanente preocupación del regimen internacional sobre los usos del mar.
10. Apoyar al sector pesquero, para crear una pequeña flota oceánica, moderna y con los últimos adelantos de la técnica en esta actividad.
11. Fortalecer y desarrollar la Flota de Servicios Específicos, bajo control de la Armada del Ecuador y directamente de la Marina Mercante por intermedio del Servicio de Guardacostas a fin de facilitar, precautelar, ayudar y dar seguridad a todo el movimiento de tráfico marítimo y a las actividades propias de la Flota Mercante Nacional.
12. Sugerir a la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada y Dirección de la Marina Mercante, efectúen un estudio pormenorizado, de los tráficos, conferencias, volúmenes de carga movilizadas etc, a fin de determinar una política real y efectiva para las Flotas de Tráfico de Ultramar, y Cabotaje, su crecimiento o no en bodega, tipo de transporte a utilizarse y de la infraestructura portuaria a desarrollar u optimizar.

13. Sugerir al Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, recaben de los organismos respectivos el desarrollo y contribución de una red vial apropiada, para el uso de y desde los puertos, de transporte pesados, como son los cabezales con cortenedores, requisito indispensable para poder optimizar el transporte marítimo según las últimas innovaciones a nivel mundial.

14. Recomendar que se estudie la posibilidad de conformar "POOLS" de nuestras empresas, con otras de diferentes países, a fin de resguardar a la actividad del Tráfico Marítimo de un deterioro y colapso por presión de compañías poderosas. fuhra de Conferencias.

15. Adquirir un Buque Portacontenedores para el tráfico EURO-SAL, un buque PANAMAX para transporte de hidrocarburos y -reemplazar el tonelaje de bodega que deje de operar, por buques modernos, sin exceder la capacidad de oferta de bodega de la flota en los diversos tráficos.

16. Aprovechar el máximo posible los convenios, ofrecimientos, becas etc., a nivel internacional y nacional, para entrenamientos y perfeccionamiento de personal que tenga relación con las actividades marítimas.

17. Desarrollar por parte de la Armada, el proyecto TRAINMAR para capacitación de personal y Gente de Mar con apoyo de las Naciones Unidas.

18. Recomendar a la Armada Nacional se desarrolle el proyecto FORTINMA (Fortalecimiento de la Infraestructura Marítima) para Seguridad Marítima y para Desarrollo Marítimo.

19. Requerir a los organismos respectivos, se cambie la legislación Marítima, actualizando y dictando leyes para todo personal que este ligado a la actividad marítima, lo cual no existe, distorsionando otras leyes, de diferentes activida-

des al querer aplicarlas en el campo marítimo.

20. Modernizar la Administración Portuaria, acorde a los reque
rimientos de las nuevas tecnologías aplicadas por el Trans
porte Marítimo de Ultramar, especialmente, y de toda la Flota-
Mexicante Nacional como último fin

A N E X O S

ARMADORES DE TRAFICO DE CABOTAJE

AÑO 1986

ARMADORES	UNIDAD	EDAD PROMEDIO	T. R. B.	%	T. R. N	%	T. P. M.	%	CAPACIDAD M3.	
									SECA	LIQUIDA
ESTATALES	1	1	802	2	514	2	-	-	-	-
SUP. BALAO	1	1	802	2	514	2	-	-	-	-
PRIVADAS	29	26.80	41.822	98	25.337	98	37.282	100	18.254	53.828
ETICA	1	6	1.603	4	944		420	1	2.672	-
GALATOUR	1	35	2.123	5	1.139		950	3	3.223	-
COMGAL	1	19	809	2	534		-	-	1.511	-
TRAFSA	2	25.50	1.498	3	995		-	-	2.815	-
MARITUR	1	47	1.132	3	911		-	-	2.579	-
CHAPAS Y MADERAS	1	28	499	1	279		-	-	790	-
W. ALVAREZ	1	52	220	-	197		-	-	558	-
MADERA BARQUET	1	12	452	1	260		-	-	735	-
TRANSFRIMAR	1	28	2.693	6	1.191		3.170	8	3.371	-
NAVIPAC	5	42.20	5.917	14	3.797		6.165	17	-	10.745
ECUANAVE	3	28	9.884	25	6.953		13.526	36	-	19.678
FLUVIASA	2	30.50	3.328	8	1.629		4.854	13	-	4.609
PETROMAR	1	25	3.644	9	1.768		4.524	12	-	5.003
LOGMAR	1	26	933	2	475		-	-	-	1.344
NAVIERA HURSONIET	1	40	845	2	387		-	-	-	1.094
ACOTRAMAR	2	29	1.237	3	931		-	-	-	2.635
TRANSFUEL	1	23	1.568	4	966		-	-	-	2.789
SERVIOCEAN	1	40	812	2	387		-	-	-	1.094
HUGO REYES	1	20	792	2	374		-	-	-	1.059
REPRECO	1	15	1.833	4	1.200		3.613	10	-	3.778
TOTAL :	30	27.80	42.624	100	25.851	100	37.282	100	18.254	55.281
*****	**	*****	*****	***	*****	***	*****	***	*****	*****

RESUMEN DE EXPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS

BANDERAS COMPAÑIAS NAVIERAS.	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTEADOS				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
<u>CIAS. NAVIERAS NACIONALES</u>	<u>21'506.926</u>	<u>100</u>	<u>859.472</u>	<u>100</u>	<u>25'312.180</u>	<u>100</u>	<u>901.465</u>	<u>100</u>	<u>46'819.106</u>	<u>26</u>	<u>1'760.937</u>	<u>29</u>
TRANSNAVE	15'222.476	71	768.347	89	13'287.220	53	576.503	64	28'509.696	16	1'344.850	22
SERVIOCEAN	6'284.450	29	91.125	11	12'024.960	47	324.962	36	18'309.410	10	416.087	7
<u>CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS</u>	<u>-0-</u>	<u>-</u>	<u>-0-</u>	<u>-</u>	<u>-0-</u>	<u>-</u>	<u>-0-</u>	<u>-</u>	<u>132'418.199</u>	<u>74</u>	<u>4'417.472</u>	<u>71</u>
<u>TOTAL:</u> <u>=====</u>									<u>179'237.305</u> <u>=====</u>	<u>100</u> <u>===</u>	<u>6'178.409</u> <u>=====</u>	<u>100</u> <u>===</u>

CARGA GRANEL SÓLIDA.

RESUMEN DE EXPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS.

BANDERAS CIAS NAVIERAS	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTERADOS				T O T A L E S			
	KILGS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
<u>CIAS. NAVIERAS NACIONALES</u>	373'893.445	100	9'736.870	100	664'760.137	100	22'432.271	100	1.038'653.582	85	32'169.141	75
NAPACA	201'461.374	54	4'975.577	52	212'944.723	32	6'897.941	31	414'406.094	34	11'267.318	28
AGMARESA	143'353.638	38	2'367.875	24	288'114.211	43	5'524.493	25	431'467.849	35	7'892.368	18
FLARE	23'900.132	6	1'874.220	19	68'038.966	11	4'071.713	18	91'939.118	8	5'945.933	13
TRANSNAVE	3'013.510	2	237.728	2	87'315.206	13	5'619.704	25	90'328.716	7	5'857.432	13
NAVCONSA	1'242.295	-	191.748	2	-0-	-	-0-	-	1'242.295	1	191.748	-
TRANSFRIMAR	812.476	-	58.615	1	8'276.507	1	310.538	1	9'090.983	1	369.153	1
NAVICANA	110.020	-	31.107	-	68.507	-	17.882	-	178.527	-	48.989	-
<u>CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS</u>									179'794.524	15	12'095.200	27
<u>T O T A L :</u> =====									1.218'448.406	100	44'264.341	100

CARGA REFRIGERADA

RESUMEN DE EXPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS

B A N D E R A CIAS NAVIERAS	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTEADOS				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
<u>CIAS. NAVIERAS NACIONALES</u>	<u>30'650.904</u>	<u>100</u>	<u>3'375.135</u>	<u>100</u>	<u>58'261.181</u>	<u>100</u>	<u>6'509.980</u>	<u>100</u>	<u>88'912.085</u>	<u>29</u>	<u>9'885.115</u>	<u>31</u>
TRANNAVE	13'448.552	44	1'441.937	43	34'860.717	60	4'245.313	65	48'309.269	16	5'687.250	18
NAPACA	10'128.479	33	1'030.513	31	14'062.660	24	1'364.604	21	24'191.139	8	2'395.117	7
NAVCONSA	4'438.444	15	562.149	17	-0-	-	-0-	-	4'438.444	1	562.149	2
NAVICANA	2'462.503	8	326.404	9	3'681.430	6	342.367	5	6'143.933	2	668.771	2
FLARE	172.926	-	14.132	-	5'656.374	10	557.696	9	5'829.300	2	571.828	2
<u>CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS</u>	-0-	-	-0-	-	-0-	-	-0-	-	217'018.064	71	22'490.124	69
T O T A L :									<u>305'930.149</u>	<u>100</u>	<u>32'375.239</u>	<u>100</u>

CARGA GENERAL

RESUMEN DE IMPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS

BANDERAS CIAS. NAVIERAS	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTEADOS				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
CIAS. NAVIERAS NACIONALES FLOPEC	44'338.000	100	283.500	100	83'458.800	100	2'950.943	100	127'796.800	20	3'234.443	35
CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS	-0-	-	-0-	-	-0-	-	-0-	-	497'184.060	80	6'021.269	65
<u>T O T A L :</u>									<u>624'980.860</u>	<u>100</u>	<u>9'255.712</u>	<u>100</u>

CARGA HIDROCARBUROS

RESUMEN DE IMPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS

BANDERAS CIAS. NAVIERAS	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTEADOS				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
<u>CIAS. NAVIERAS NACIONALES</u>	<u>106'697.734</u>	<u>100</u>	<u>2'496.026</u>	<u>100</u>	<u>434'643.692</u>	<u>100</u>	<u>9'818.559</u>	<u>100</u>	<u>541'341.626</u>	<u>79</u>	<u>12'314.585</u>	<u>76</u>
NAFACA	63'599.840	60	1'516.533	61	178'642.640	41	4'057.705	41	242'242.480	36	5'574.238	34
SERVIOCEAN	43'097.894	40	973.493	39	205'193.832	47	4'632.450	48	248'291.726	36	5'611.943	35
MAND	-0-	-	-0-	-	50'807.420	12	1'128.404	11	50'807.420	7	1'128.404	7
<u>CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS</u>									141'029.356	21	3'947.488	24
<u>T O T A L :</u> =====									<u>682'370.982</u> =====	<u>100</u> ===	<u>16'262.073</u> =====	<u>100</u> ===

CARGA GRANEL SOLIDA

IMPORTACION Y EXPORTACION SEGUN PAISES

CARGAS	I M P O R T A C I O N				E X P O R T A C I O N				T O T A L E S			
	KILOS	X	FLETES US\$	%	KILOS	X	FLETES US\$	%	KILOS	X	FLETES US\$	%
GLOBAL CONTINENTES Y PAISES	2.468.156.654	100	165.827.729	100	12.551.859.730	100	157.432.639	100	15.000.016.384	100	323.260.428	100
AMERICA DEL NOROCCIDENTAL	1.078.123.344	44	57.142.495	34	3.933.295.999	31	62.36.706	40	5.011.719.343	33	119.509.201	37
ATLANTICO	1.031.857.989	42	54.406.081	33	3.632.467.456	29	53.132.785	34	4.663.325.445	31	107.538.866	33
CANADA	30.059.908	1	3.328.321	2	274.193	-	30.392	-	30.334.100	1	3.358.713	1
ESTADOS UNIDOS	1.000.798.083	41	51.077.760	31	3.632.193.262	29	53.102.393	34	4.632.991.345	31	104.180.153	32
PACIFICO	47.265.355	2	2.741.414	2	301.128.543	2	9.228.921	6	348.393.898	2	11.970.335	4
CANADA	15.021.755	1	1.235.899	1	313.896	-	45.701	-	15.355.251	1	1.281.600	1
ESTADOS UNIDOS	32.223.600	1	1.505.515	1	300.814.647	2	9.183.220	6	333.038.247	2	10.688.735	4
AMERICA CENTRAL	164.724.636	7	7.164.365	4	4.072.260.548	33	20.603.357	13	4.236.485.184	29	27.767.722	9
ATLANTICO	105.759.449	5	6.285.979	4	4.000.429.154	32	19.767.577	12	4.107.108.603	28	26.153.556	8
MEXICO	18.957.336	1	1.647.778	1	1.800	-	638	-	18.959.638	1	1.668.614	1
COSTA RICA	279.192	-	49.654	-	104.152	-	18.378	-	383.344	-	68.032	-
LAS ANTILLAS	75.469.249	3	2.348.738	2	3.151.320.121	25	17.712.999	11	3.227.789.370	22	20.061.737	6
PANAMA	19.055.672	1	2.319.811	1	849.003.081	7	2.035.362	1	862.056.753	6	4.355.473	1
PACIFICO	57.465.187	2	778.386	-	71.831.394	1	835.780	1	129.296.581	1	1.614.166	1
MEXICO	3.247.462	-	295.875	-	509.596	-	59.210	-	3.757.038	-	355.085	-
COSTA RICA	351.700	-	100.000	-	64.997.877	1	398.147	1	65.349.577	1	498.147	1
GUATEMALA	138.227	-	18.057	-	-	-	-	-	138.227	-	18.057	-
EL SALVADOR	-	-	-	-	4.144.731	-	242.003	-	4.144.731	-	242.003	-
NICARAGUA	-	-	-	-	1.500.000	-	75.000	-	1.500.000	-	75.000	-
PANAMA	58.727.818	2	364.454	-	679.190	-	61.420	-	59.407.008	-	425.874	-
AMERICA DEL SUR	625.431.442	25	30.876.588	19	34.140.100	3	5.614.510	4	366.571.542	7	35.691.498	11
ATLANTICO	372.475.813	15	22.740.018	14	131.729.356	1	1.449.267	1	304.165.169	4	24.189.285	7
COLOMBIA	2.785.641	-	209.701	-	12.716.000	1	372.702	1	2.787.641	-	210.403	-
VENEZUELA	30.646.202	1	353.105	-	93.138	-	9.808	-	30.739.340	-	562.913	-
GUYANA	2.000.000	-	76.800	-	-	-	-	-	2.000.000	-	76.800	-
BRASIL	246.271.415	10	19.145.479	12	611.544	-	106.853	-	246.882.939	2	19.252.332	6
URUGUAY	691.033	-	120.098	-	28.903	-	9.628	-	719.936	-	129.726	-
ARGENTINA	89.941.522	4	2.614.835	2	10.260.460	-	946.195	1	102.002	1	3.561.030	1
PARAGUAY	-	-	-	-	19.291	-	4.081	-	-	-	4.081	-
PACIFICO	252.995.629	10	7.336.570	4	209.410.744	2	4.165.643	3	260.406.373	3	11.502.213	4
COLOMBIA	203.207	-	12.843	-	4.036.988	-	224.758	-	203.207	-	12.843	-
PERU	153.091.257	6	1.351.127	1	2.401.351	-	198.417	-	153.492.608	1	1.749.544	1
CHILE	29.814.365	4	5.772.600	3	200.972.445	2	3.632.468	3	301.786.810	2	9.405.068	3
EUROPA NOROCCIDENTAL	202.994.341	8	30.737.440	19	436.910.565	3	21.863.635	14	639.004.907	4	52.601.075	16
PORTUGAL	4.549.643	-	503.445	-	-	-	-	-	4.549.643	-	503.445	-
ESPAÑA	16.038.341	1	1.698.741	1	4.637.228	-	590.284	-	20.675.569	-	2.289.025	-
FRANCIA	2.980.185	-	678.518	-	10.105.070	-	936.114	-	3.915.295	-	1.614.632	-
BELGICA	47.855.210	2	6.924.409	4	45.974.346	-	1.668.449	2	91.829.556	1	8.592.858	3
ALEMANIA	55.279.972	2	11.485.676	8	246.520.724	3	9.247.687	6	301.800.696	2	20.733.363	6
ALEMANIA DEMOCRATICA	81.515	-	28.712	-	-	-	-	-	81.515	-	28.712	-
DINAMARCA	355.518	-	114.719	-	2.422	-	3.851	-	355.340	-	118.570	-
HOLANDA	31.342.907	1	3.616.608	2	53.616.726	-	6.238.253	4	34.959.633	1	9.654.861	3
INGLATERRA	11.721.206	1	2.603.027	2	11.464.908	-	1.166.431	1	23.186.114	-	3.769.478	-
FINLANDIA	307.190	-	46.710	-	19.942	-	8.707	-	327.132	-	55.417	-
SUECIA	6.109.357	-	1.699.715	-	60.560	-	14.652	-	6.169.917	-	1.714.367	-
IRLANDA	1.001.860	-	130.186	-	28.000.605	-	627.380	-	29.002.465	-	727.380	-
NORUEGA	397.300	-	35.580	-	-	-	397.300	-	-	-	35.580	-
POLONIA	26.880.926	1	1.179.093	1	4.035.501	-	588.773	-	28.060.427	-	1.767.666	-
RUSIA	286.811	-	162.301	-	31.572.534	-	773.034	-	31.859.345	-	935.335	-
EUROPA MEDITERRANEO	179.695.894	7	11.108.545	7	99.375.355	1	3.146.395	2	279.071.249	2	14.251.140	4
ESPAÑA	126.613.970	3	4.086.297	-	1.641.661	-	230.254	-	130.055.631	1	4.316.331	-
FRANCIA	456.464	-	208.177	-	158.138	-	652.602	-	456.464	-	224.444	-
ITALIA	1.552.331	-	3.458.825	2	63.629.531	1	1.798.204	2	75.181.862	1	5.289.029	2
YUGOSLAVIA	39.031.129	2	3.324.246	2	15.431.897	-	597.765	-	56.443.026	-	3.922.011	-
RUMANIA	-	-	-	-	18.718.128	-	499.105	-	18.718.128	-	499.105	-
AFRICA	20.863.439	1	1.611.251	1	2.981.853	-	208.975	-	23.61.292	-	1.921.226	1
SUDAFRICA	20.863.439	1	1.611.251	1	2.981.853	-	208.975	-	23.61.292	-	1.921.226	1
ASIA	133.877.656	6	25.952.900	16	3.641.102.178	29	43.043.860	27	3.774.009.834	25	68.976.762	21
MEDIO ORIENTE	160.268	-	61.566	-	26.961.398	-	1.295.525	1	27.22.666	-	1.357.091	-
ISRAEL	160.268	-	61.566	-	3.278.152	-	324.673	-	3.53.404	-	386.239	-
IRAN	-	-	-	-	10.552.842	-	724.500	-	10.5.842	-	724.500	-
ARABIA SAUDITA	-	-	-	-	13.132.420	-	246.352	-	13.132.420	-	246.352	-
LEJANO ORIENTE	43.153.368	2	4.837.897	3	3.470.303.457	28	37.355.229	23	3.513.49.25	23	42.193.126	13
KOREA	5.800.285	-	1.566.668	-	2.787.340.690	2	29.834.322	1	2.772.948.955	18	31.380.970	10
TAIWAN	6.463.170	-	2.186.306	-	485.592.732	22	5.116.046	19	492.255.902	3	7.302.352	2
SINGAPORE	26.715.169	2	633.281	-	3.720.202	-	395.990	3	31.112.091	-	1.029.271	-
MALAYSIA	44.630	-	31.320	-	-	-	-	-	44.630	-	31.320	-
CHINA	1.506.114	-	320.462	-	212.573.133	-	2.008.871	-	214.134.247	2	2.329.333	1
FILIPINAS	3.000.000	-	120.000	-	-	-	-	-	3.000.000	-	120.000	-
JAPON	89.375.020	4	21.033.449	13	143.917.323	1	4.393.106	3	233.292.343	2	25.426.545	8
OCEANIA	44.195.902	2	2.052.209	11	25.313.131	-	598.601	-	69.509.033	-	2.641.804	1
NEW ZELANDIA	3.744.307	-	510.883	-	22.953.797	-	508.504	-	26.698.699	-	1.019.387	-
AUSTRALIA	40.451.000	2	1.541.326	1	2.359.334	-	81.097	-	42.810.334	-	1.622.417	1

AÑO 1985

IMPORTACION Y EXPORTACION POR COMPAÑIAS NAVIERAS

COMPAÑIAS NAVIERAS	I M P O R T A C I O N				E X P O R T A C I O N				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	
<u>CIAS. NAVIERAS NACIONALES</u>	<u>1.213'199.332</u>	<u>50</u>	<u>78'380.054</u>	<u>47</u>	<u>3.966'428.900</u>	<u>32</u>	<u>62'508.416</u>	<u>40</u>	<u>5.176'628.233</u>	<u>34</u>	<u>140'888.470</u>	<u>44</u>
NAPACA	391'739.789	16	26'655.246	16	438'597.233	4	14'258.635	9	830'337.022	7	40'913.881	13
SERVIOCEAN S.A.	248'291.726	10	5'611.943	3	18'309.410	-	416.087	-	266'601.136	2	6'028.030	2
TRANNAVE	205'104.187	9	27'716.577	17	167'147.681	2	12'889.532	9	372'251.868	3	40'606.109	13
FLOPEC	127'796.800	5	3'234.443	2	2.754'026.000	22	17'917.278	11	2.881'822.800	19	21'151.721	8
MARITIMA TRANSLIGRA	64'512.280	3	2'965.161	2	31'794.543	-	677.855	-	96'306.823	-	3'643.016	1
NAVCONSA	50'526.606	3	4'152.533	3	5'680.739	-	753.897	-	56'207.345	-	4'906.430	2
MARAND	51'823.928	2	1'152.788	-	-0-	-	-0-	-	51'823.928	-	1'152.788	-
AGMARESA	34'063.980	2	3'003.927	2	431'467.849	3	7'892.368	6	465'531.829	3	10'896.295	3
REPRECO	17'414.160	-	715.979	-	6'223.584	-	98.090	-	23'637.744	-	814.069	-
NAVICANA	11'868.437	-	1'842.382	1	6'322.460	-	717.760	-	18'190.897	-	2'560.142	-
FLARE	10'047.439	-	1'329.075	1	97'768.418	1	6'517.761	5	107'815.857	-	7'846.836	2
TRANSFRIMAR	-0-	-	-0-	-	9'090.983	-	369.153	-	9'090.983	-	369.153	-
<u>CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS</u>	<u>1.234'957.322</u>	<u>50</u>	<u>87'447.735</u>	<u>53</u>	<u>8'585'430.830</u>	<u>68</u>	<u>94'924.223</u>	<u>60</u>	<u>9.820'388.152</u>	<u>66</u>	<u>182'371.958</u>	<u>56</u>
<u>T O T A L :</u>	<u>2.448'156.654</u>	<u>100</u>	<u>165'827.789</u>	<u>100</u>	<u>12'551.859.730</u>	<u>100</u>	<u>157'432.639</u>	<u>100</u>	<u>15 000.016.384</u>	<u>100</u>	<u>323'260.428</u>	<u>100</u>

AÑO 1985

RESUMEN DE EXPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS

BANDERAS CIAS NAVIERAS	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTEADOS				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
<u>CIAS. NAVIERAS NACIONALES</u>	<u>1.505'031.000</u>	<u>100</u>	<u>10'464.533</u>	<u>100</u>	<u>1.248'995.000</u>	<u>100</u>	<u>7'452.745</u>	<u>100</u>	<u>2.754'026.000</u>	<u>25</u>	<u>17'917.278</u>	<u>24</u>
FLOPEC	1.505'031.000	100	10'464.533	100	1.248'995.000	100	7'452.745	100	2.754'026.000	25	17'917.278	24
<u>CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS</u>									8.048'792.975	75	55'594.229	76
<u>TOTAL :</u> =====									<u>10.802'818.975</u> =====	<u>100</u> ===	<u>73'511.507</u> =====	<u>100</u> ===

HIDROCARBUROS

RESUMEN DE EXPORTACION SEGUN COMPAÑIAS NAVIERAS Y BANDERAS

BANDERAS COMPAÑIAS NAVIERAS.	BUQUES PROPIOS				BUQUES CHARTEADOS				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES \$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
CIAS. NAVIERAS NACIONALES	-0-	-	-0-	-	38'018.127	100	775.945	100	38'018.127	84	775.945	90
MARITIMA TRANSLIGRA	-0-	-	-0-	-	31'794.543	84	677.855	87	31'794.543	70	677.855	61
REPRECO	-0-	-	-0-	-	6'223.584	16	98.090	13	6'223.584	14	98.090	9
CIAS. NAVIERAS EXTRANJERAS	-0-	-	-0-	-	-0-	-	-0-	-	7'406.768	16	327.198	30
<u>T O T A L :</u>									<u>45'424.895</u>	<u>100</u>	<u>1'103.143</u>	<u>100</u>

CARGA GRANEL LIQUIDO

CLASIFICACION DE BUQUES DE TRAFICO DE CABOTAJE POR ESPECIALIDAD

AÑO 1985

Nº	CARGAS BUQUES	UNIDAD	EDAD PROMEDIO	T. R. B.	%	T.R.N.	%	T P.M.	%	CAPACIDAD M3.	
										SECA	LIQUIDA
<u>PASAJEROS</u>		<u>2</u>	<u>20.30</u>	<u>3.726</u>	<u>9</u>	<u>2.083</u>	<u>8</u>	<u>1.370</u>	<u>4</u>	<u>5.865</u>	-
1	SANTA CRUZ		6	1.603	4	944		420	1	2.672	-
2	BUCANERO		35	2.123	5	1.139		950	3	3.223	-
<u>CARGA GENERAL</u>		<u>8</u>	<u>27.13</u>	<u>7.303</u>	<u>17</u>	<u>4.367</u>	<u>17</u>	<u>3.170</u>	<u>8</u>	<u>12.359</u>	-
1	COMGAL		19	809	2	534		-		1.511	-
2	PINZON		31	600	1	304		-		859	-
3	PIQUERO		20	898	2	691		-		1.956	-
4	ICUANA		47	1.132	3	911		-		2.579	-
5	ANINA		28	499	1	279		-		790	-
6	PINGUINO		32	220	1	197		-		558	-
7	PAOLA		12	452	1	160		-		735	-
8	BALLENITA		28	2.693	6	1.191		3.170		3.371	-
<u>TANQUEROS</u>		<u>20</u>	<u>30.15</u>	<u>31.595</u>	<u>74</u>	<u>19.401</u>	<u>75</u>	<u>32.742</u>	<u>88</u>	-	<u>55.281</u>
1	POTOMAC		58	1.229	3	804		1.815	5	-	2.275
2	PROVIDENCE		40	757	2	615		-	-	-	1.747
3	DON ERNESTO		40	3.041	7	1.649		4.350	12	-	4.667
4	FREEPORT		40	757	2	615		-	-	-	1.747
5	CLEAR FLAME		33	133	-	114		-	-	-	323
6	BITANG UTARA		22	4.039	9	2.136		5.588	15	-	6.045
7	CRISTINA "E"		40	3.157	7	2.129		3.988	11	-	6.025
8	CHIQUITA		22	2.688	6	2.688		3.950	10	-	7.608
9	QUITO		32	1.356	3	540		2.344	6	-	1.529
10	MAYAICU		29	1.972	5	1.089		2.510	7	-	3.047
11	ESMERALDAS		25	3.644	9	1.768		4.584	12	-	5.003
12	RIO GUAYAS		26	933	2	475		-	-	-	1.344
13	CARMEN AMELIA		40	845	2	387		-	-	-	1.094
14	SPECIAL "T"		44	539	1	434		-	-	-	1.228
15	JESSICA		14	698	2	497		-	-	-	1.407
16	RIO JAVA		23	1.568	4	986		-	-	-	2.789
17	GEMINIS J		40	812	2	387		-	-	-	1.094
18	SANGAY ex. TIPUTINI		20	792	2	374		-	-	-	1.059
19	ANA MARCA		14	1.833	4	1.200		3.613	10	-	3.778
20	TAURUS		1	802	2	514		-	-	-	1.453
T O T A L		30	27.80	42.624	100	25.851	100	37.282	100	18.254	55.281

NOVEDADES EN LA FLOTA MERCANTE ECUATORIANA

AÑO 1985

1.- DATOS

M/N JOSE FERNANDO (SERVICIOCEAN) VENDIDO PARA CHATARRA.
M/N MARATHON (MARITIMA ANDINA) VENDIDO PARA CHATARRA.
B/T PAOLA "A" (LOGMAR) NAUFRAGIO.

2.- INCORPORACIONES

M/N REP. DEL ECUADOR EX. ATLANTIC OCEAN CARGA/REF. (NAPACA)
M/N RIO DAULE EX. BOLIVAR CARGA/REF. (AGMARESA)
M/N TAURO EX. NEPTUNE VOLANS CARGA/GRA.SOL. (SERVICIOCEAN)
B/T SANGAY EX. TIPUTINI CARGA/HIDROC. (HUGO REYES MIRANDA)
B/T TAURUS CONST.EN GUAYAQUIL CARGA/HIDROC. (SUP. BALAO.)

3.- CAMBIO DE ARMADORES

M/N MARIA JOSE (EX. INGAPIRCA) DE MARITIMA ANDINA A NAPACA.
B/T ESMERALDAS DE FLUVIASA A PETROMAR.
B/T CARMEN AMELIA DE PREDIOS Y COMERCIO A NAVIERA HURSONIET.
B/T JESSICA (EX. SOFIA) DE REPRECO A ACOTRAMAR.

4.- CAMBIO DE NOMBRES

M/N CIUDAD DE QUITO EX. REP. DEL ECUADOR CARGA/GENERAL (NAPACA)
M/N MARIA JOSE EX. INGAPIRCA CARGA/GRA.SOL. (NAPACA)
M/N RIO VINCES EX. TROPICAL MOON CARGA/REF. (AGMARESA)
M/N RIO QUAYAS EX. TROPICAL LAND CARGA/REF. (AGMARESA)
M/N RIO SANTA ROSA EX. TROPICAL BREEZE CARGA/REF. (AGMARESA)
B/T JESSICA EX. SOFIA CARGA/HIDROC. (ACOTRAMAR)
B/T GEMINIS I EX. JANETH MARIA CARGA/HIDROC. (SERVICIOCEAN)

5.- CONCESIONES Y CAMBIO DE TRAFICOS

CIA. AGMARESA, IMPORTACION DE CARGA GENERAL EN EL TRAFICO COSTA OESTE DE
LOS ESTADOS UNIDOS-PUERTOS DE LONG BEACH.
M/N BALLENETA (TRANSFRIMAR) DE INTERNACIONAL A CABOTAJE.
M/N ANA MARIA (REPRECO) DE INTERNACIONAL A CABOTAJE.

6.- SANESESTROS Y PERDIDAS DE VIDAS

FEB/17/85 B/P PHILIP ACCIDENTE A BORDO UN FALLECIDO
MAY/15/85 B/P POLAR"V" INCENDIO ---
JUN/19/85 B/P VENEZOLANO ARAUCA EXPLOSION A BORDO UN FALLECIDO
JUN/20/85 B/P VENECIA HUNDIMIENTO DE NAVE ---
JUL/19/85 B/T PAOLA "A" EXPLOSION DE LA NAVE 07 FALLECIDOS UN DESAPARECIDO
JUL/21/85 B/P MARIA ELENA COLISION CON OTRA NAVE UN FALLECIDO
JUL/24/85 A/I VALENTINA HUNDIMIENTO DE NAVE UN FALLECIDO
JUL/28/85 YATE SHIX PACK DESAPARECIDO TRIPULACION DESAPARECIDA
DIC/03/85 B/P JACKIE ENCONTRADO AL GARETE TRIPULACION DESAPARECIDA

FUENTE: DIRECCION DE TRAFICO MARITIMO.
ELABORADO POR: DIV. DE RESERVA DE CARGA.

NOMINA DE BUQUES DE TRAFICO DE CABOTAJE

AÑO 1985

ARMAADORES	NOMENCLATURA	TIPO/CARGA	AÑO CONST.	VEL.	IRIP	T.R.B.	T.R.H.	T.P.H.	CAPACIDAD H3.	
									SECA	LIQUIDA
<u>ETICA</u>										
SANTA CRUZ	HCSZ	PASAJEROS	1979	15	42	1.603	944	420	2.672	-
<u>GALATGA</u>										
BUCANERO	HCGT	PASAJEROS	1950	14	50	2.123	1.139	950	3.223	-
<u>COHICAL</u>										
COHICAL	HCJP	CARGA	1966	10	-	809	534	-	1.511	-
<u>TRAFESA</u>										
PINZON	HCVJ	CARGA	1954	10	-	600	304	-	859	-
PIQUERO	HCVZ	CARGA	1965	10	-	898	691	-	1.956	-
						1.498	995	-	2.815	-
<u>MARITUR</u>										
IGUANA	HCIU	CARGA	1938	12	20	1.132	911	-	2.579	-
<u>CHAPAS Y MADERAS</u>										
AVINA	HCVF	CARGA	1957	8	-	499	279	-	790	-
<u>Y. ALVAREZ</u>										
PINGUINO	PINGUINO	CARGA	1953	9	-	220	197	-	558	-
<u>MADERA BABOET</u>										
PAOLA	HCVV	CARGA	1973	9	-	452	260	-	735	-
<u>TRANSFRIMAR</u>										
BALLEHITA	HCVG	CARGA	1937	12	-	2.693	1.191	3.170	3.371	-
<u>NAVIPAC</u>										
POTOMAC	HCVU	TANQUERO	1927	9	16	1.229	804	1.815	-	2.275
PROVIDENCE	HCVI	TANQUERO	1945	8	-	757	615	-	-	1.740
DON ERNESTO	HCVJ	TANQUERO	1945	10	22	3.041	1.649	4.350	-	4.667
FREEDRY	HCVJ	TANQUERO	1945	6	-	757	615	-	-	1.740
CLAREN FLAVIC	HCVJ	TANQUERO	1952	10	-	133	114	-	-	222
						3.917	3.797	6.165	-	10.745
<u>EDUAVIVE</u>										
BITANG UTARA	HCBE	TANQUERO	1963	12	25	4.039	2.136	5.588	-	6.045
CRISTINA "E"	HCKR	TANQUERO	1945	11	22	3.157	2.129	3.988	-	6.025
CHICUITA	HCKL	TANQUERO	1963	22	12	2.688	2.688	3.950	-	7.608
						9.884	6.953	13.526	-	19.678
<u>FLUVIASA</u>										
QUITO	HCKQ	TANQUERO	1933	19	27	1.356	540	2.344	-	1.529
HAYACU	HCVU	TANQUERO	1956	11	18	1.972	1.089	2.510	-	3.080
						3.328	1.629	4.854	-	4.609
<u>PETROVAR</u>										
ESHERALDAS	HCEW	TANQUERO	1960	9	26	3.644	1.768	4.584	-	5.003
<u>LOCHAR</u>										
RIO GUAYAS	HCVR	TANQUERO	1959	8	-	933	475	-	-	1.344
<u>NAVIERA MURSONIET</u>										
CARMEN ADELIA	HCCP	TANQUERO	1945	7	-	843	367	-	-	1.074
<u>ACOTRAMAR</u>										
SPECIAL T	HCCJ	TANQUERO	1941	8	-	539	474	-	-	1.228
JESSICA	HCVZ	TANQUERO	1971	9	-	698	497	-	-	1.407
						1.237	971	-	-	2.635
<u>TRANSFUEL</u>										
RIO JAVA	HCKA	TANQUERO	1962	-	-	1.568	986	-	-	2.789
<u>SERVIOCEAN</u>										
GENINIS I.	HCCU	TANQUERO	1945	11	-	812	387	-	-	1.094
<u>LUJO REYES HIRANDA</u>										
SANGAY ex TIPUTINI	SANGAY	TANQUERO	1965	-	-	792	374	-	-	1.059
<u>REPREGO</u>										
VIA MARIA	HCCQ	TANQUERO	1970	12	19	1.833	1.200	3.613	-	3.778
<u>SUP. BALBO</u>										
TAURUS	HCBT	TANQUERO	1984	-	-	802	514	-	-	1.453
TOTALES		30 NIVES				42.624	55.851	37.282	55.281	25.851

nota: 13 buques de más de 1.000 tons.
17 buques de menos de 1.000 tons.

32.078
10.546

ARMADORES DE TRAFICO INTERNACIONAL

1986

ARMADORES	UNID.	EDAD/PROM.	T.R.B.	%	T.R.N.	%	T.P.M.	%	Nº CONT.	CAPACIDAD EN M ³		
										SECA	REF.	LIQUIDO
ESTATALES	17	6.94	220.873	61	139.521	63	352.399	65	1.265	99.929	63.627	274.112
TRANSNAVE	5	9.20	59.469	16	34.807	16	68.123	12	1.085	99.929	6.843	3.549
FLOPEC	7	5.71	132.112	35	83.257	37	236.591	44	---	---	---	270.563
FLARE	5	6.40	37.292	10	21.477	10	47.885	9	180	---	56.754	---
PRIVADOS	21	15.45	147.507	39	83.127	37	183.640	35	244	105.044	125.963	12.494
NAPACA	10	16.20	83.386	22	46.369	21	98.330	18	---	56.247	76.912	2.520
NAVCONSA	3	11.66	9.374	3	5.413	2	11.846	2	---	7.612	7.163	---
AGHARES	4	16.00	27.620	7	14.635	7	35.262	6	---	---	41.368	---
SERVIOCEAN	2	13.00	11.543	3	6.971	3	16.126	3	---	19.343	---	---
NAVICANA	1	16.00	11.208	3	6.495	3	13.811	3	---	21.842	520	---
TRANSLIGRA	1	12.00	4.376	1	3.244	1	8.265	2	---	---	---	9.974
TOTAL:	38	11.65 *****	376.300 *****	100 ***	222.648 *****	100 ***	536.239 *****	102 ***	1.509 *****	204.973 *****	139.590 *****	286.606 *****

NOTA: BUQUES DE FLOTA BANANERA OPERADOS POR TRANSNAVE.

FUENTE: DIRECCION DE TRAFICO MARITIMO.

ELABORADO: DIVISION DE RESERVA DE CARGA.

Gquil, Abril/1986

CLASIFICACION DE BUQUES DE TRAFICO INTERNACIONAL POR ESPECIALIDAD

1986

Nº	CARGAS BUQUES	UNID.	EDAD/PROM.	T.R.B.	%	T.R.N.	%	T.P.H.	%	CONT.	CAP. H		
											SECA	REF.	LIQUIDO
	GENERAL	11	12.09	102.394	27	60.034	27	121.977	23	1.329	171.199	7.363	6.069
1	ISLA PUÑA	18	10.481	6.348		13.178		192		19.615	755	1.223	
2	ISLA SANTAY	9	10.186	5.499		12.002		218		18.464	---	1.163	
3	ISLA BALTRA	7	12.466	7.317		11.999		151		16.374	2.090	1.163	
4	ISLA FLOREANA	6	12.698	6.903		15.472		262		22.738	1.999	---	
5	ISLA SALANGO	6	13.638	8.740		15.472		262		22.738	1.999	---	
6	CILUAD DE QUITO	21	11.616	6.782		12.450		---		14.040	---	1.555	
7	CILUAD DE MANTA	13	9.715	5.753		11.888		244		18.421	---	965	
8	COLON	7	2.033	1.345		4.161		---		3.806	---	---	
9	BOLIVAR	6	2.171	1.345		3.800		---		3.806	---	---	
10	COSMOS	24	6.382	3.507		7.744		---		9.204	---	---	
11	COTOPAXI	16	11.208	6.495		13.811		---		21.842	520	---	
	REFRIGERADA	17	13.41	120.984	32	66.064	27	140.835	30	180	---	182.227	---
1	RIO JUBONES	9	9.466	5.179		9.743		36		---	12.473	---	
2	RIO ESMERALDAS	9	6.898	4.085		9.610		36		---	11.044	---	
3	RIO CHONE	5	6.976	4.071		9.300		36		---	11.044	---	
4	RIO BABAHUYO	5	6.976	4.071		9.344		36		---	11.044	---	
5	PAQUISHA	4	6.976	4.071		9.888		36		---	11.179	---	
6	PROV. DEL ORO	21	8.222	4.384		8.154		---		---	9.981	---	
7	ISLAS GALAPAGOS	17	6.625	3.678		5.598		---		---	8.863	---	
8	RIO AMAZONAS	17	6.625	3.678		5.598		---		---	8.863	---	
9	PROV. DE LOS RIOS	16	6.610	3.107		8.636		---		---	11.948	---	
10	BOHITA	15	7.120	3.089		8.636		---		---	13.363	---	
11	CILUAD DE QUAYAQUIL	12	6.682	3.605		7.630		---		---	10.333	---	
12	REP. DEL ECUADOR	11	9.618	5.688		9.551		---		---	13.561	---	
13	BANANA EXPRESS	22	5.170	2.723		3.885		---		---	7.163	---	
14	RIO VINCES	20	4.680	2.569		7.818		---		---	8.078	---	
15	RIO LULLE	13	6.662	3.722		7.519		---		---	9.741	---	
16	RIO GUAYAS	13	9.618	5.708		10.870		---		---	13.573	---	
17	RIO SANTA ROSA	18	6.680	2.636		9.055		---		---	9.976	---	
	GRANEL SOLIDO	02	15.50	16.314	04	10.069	05	28.571	05	---	33.925	---	---
1	MARIA JOSE	19	11.153	6.605		20.189		---		---	23.786	---	
2	TAURO	12	5.161	3.464		6.382		---		---	10.139	---	
	GRANEL LIQUIDO	01	12.00	4.376	02	3.244	01	8.265	02	---	---	---	2.574
1	CHIMBORAZO	12	4.376	3.244		8.265		---		---	---	---	9.974
	HIDROCARBUROS	07	5.71	132.112	35	83.237	37	236.591	44	---	---	---	270.563
1	SANTIAGO	10	19.752	12.564		35.621		---		---	---	---	43.888
2	ZAMORA	10	19.752	12.564		35.672		---		---	---	---	43.888
3	ESMERALDAS	4	17.015	10.958		31.043		---		---	---	---	35.061
4	LOJA	4	11.094	6.501		19.638		---		---	---	---	27.694
5	NAPO	4	21.074	12.337		32.000		---		---	---	---	35.016
6	PASTAZA	4	17.015	11.437		31.043		---		---	---	---	35.016
7	MORONA	4	26.408	16.876		51.527		---		---	---	---	55.000
TOTAL:		38	11.74	376.300	100	222.648	100	536.239	100	1.509	204.973	189.590	266.606

FUENTE: DIRECCION DE TRAFICO MARITIMO.
ELABORADO: DIVISION RESERVA DE CARGA.

Cquil, Abril 1986

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Olaf Holm.- Revista de Historia Naval.- Armada del Ecuador.
- 2.- Julio Estrad .- Astilleros de Guayaquil.- 1979
- 3.- Estudio de Factibilidad.- Astilleros Navales Ecuatorianos 1979.
- 4.- Poder Naval.- AGUENA 1985.- Armada del Ecuador
- 5.- La Armada del Siglo XX.- Dirección General de Intereses Marítimos Quito.
- 6.- Ciencias del Mar.- V. Seminario.- Comisión Colombiana - de Oceanografía.
- 7.- El Destino de Nuestro Esfuerzo.- Armada del Ecuador 1973
- 8.- El Ecuador el Hombre y su Mar.- (Educación Ambiental en el Medio Marino)
- 9.- Forjadores Navales del Ecuador.- TNNV-UN Mariano Sánchez
- * 10.- La Armada en la Conquista de los Mares.- Enrique Gonzalez Monroy.
- 11.- La Marina Mercante Iberoamericana.- Instituto de Estudios de la Marina Mercante Americana.
- 12.- Varias Revistas de Marina
- 13.- Revista "PUERTOS".- Guayaquil 1986-1987
- 14.- Jornadas sobre la Navegación (I- II- III- IV y V) años 1977-1978-1981-1982-1986. DTGEIM.- Armada del Ecuador.

AUTORIZACION DE PUBLICACION

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de este Trabajo, de su bibliografía y anexos, como artículo de la Revista o como artículos para lectura seleccionada.

Ciudad,



FIRMA DEL CURSANTE

CPFG-EM. GALO ALEMAN RUIZ

NOMBRE DEL CURSANTE